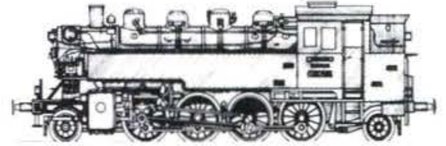
der modelleisenbahner

ACHZEITSCHRIFT
ÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
ND ALLE FREUNDE
ER EISENBAHN

Jahrgang 25



NOVEMBER

11/77



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

11 November 1977 · Berlin · 26. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



INHALT

Seite

Titelbild
60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution — Anlaß für die Redaktion, dem Jubiläum, in Form von ausgewählten Beiträgen und Fotos dieses Heftes, Rechnung zu tragen.
Was verdanken wir der Sowjetunion? — z. B. auch die auf dem Bild im Hintergrund dargestellten Lokomotiven der Baureihe 130, die seit Jahr und Tag den Dienst auf den Strecken der DR verrichten und von den Lokpersonalen geschätzt werden.

Foto: Zimmer, ZBDR

Titelvignette
Text siehe Heft 10/77

Rücktitelbild
Die Gerätemeisterei für Traktionsumstellung bei der DR stellte im Jahre 1964 von der Sowjetunion bezogene Fahrleitungsmontagewagen Typ DM in Dienst. Sie dienen dazu, die Montage der Fahrleitungen zu erleichtern und das Arbeiten mit Stehleitern zu unterbinden. Die Wagen können auch als Zugeinheit für eine Last bis zu 20 t eingesetzt werden.

Fotos: Joachim Enßlen, Leipzig

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV)
Verantwortlich für den Inhalt:
Ing. Helmut Reinert, Generalsekretär des DMV
Typografie: Pressegestalterin Gisela Dzykowski

Die Post ist zu richten an:
„Der Modelleisenbahner",
DDR — 108 Berlin, Französische Str. 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an das Generalsekretariat des DMV, DDR — 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10 zu senden.
Telefon: 5 88 43 14

Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei „Neues Deutschland", Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR — 701 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 1026 Berlin, Rosenthaler Str. 28/31, Telefon: 2 26 76, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1.
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. In der DDR: alle Postämter, im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel,
zusätzlich in der BRD
und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, 1 Berlin 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR — 701 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

ROD HEINZ FLEISCHER (DMV), Berlin

Die Sowjetischen Eisenbahnen gestern und heute

Ein kurzer historischer Abriß über ausgewählte Entwicklungsetappen der SŽD

Am 7. November 1977 begehen das ganze Sowjetvolk und die gesamte fortschrittliche Menschheit den 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution, des größten Ereignisses des 20. Jahrhunderts.
Mit dem Schuß vom Kreuzer „Aurora" wurde das Signal für den Beginn der neuen weltgeschichtlichen Epoche — den Sozialismus/Kommunismus — gegeben. Der Vortrupp überschritt unter Lenins Führung die Grenze zwischen allen Ausbeuterordnungen und einer neuen menschlichen Gesellschaft, wie es im Aufruf des ZK der SED, des Ministerrats, des Staatsrats und des Nationalrats der Nationalen Front umfassend gewürdigt wird.
Aus einem rückständigen Agrarland mit schwach entwikkelter Industrie wurde eines der führenden Industrieländer der Welt, eine schwach entwickelte Eisenbahn wurde zu einem leistungsfähigen Eisenbahnwesen.
Mit 40000 km elektrifizierter Strecken bei einer Gesamtstreckenlänge von 140000 km verfügen die Sowjetischen Eisenbahnen heute über die leistungsfähigste stählerne Magistrale. Diese Leistungen sind um so höher zu bewerten, wenn man die energetische Basis des zaristischen Rußlands betrachtet. 1913 betrug die Leistung aller Elektrostationen nicht mehr als eine Million kW mit einer jährlichen Erzeugung von zwei Milliarden kWh.
Eine breite Elektrifizierung der Industrie und des Transportwesens begann erst nach der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution mit der Annahme des berühmten Plans der umfassenden Versorgung des Landes mit Elektroenergie, des GOELRO-Plans.
Dieser Leninsche Plan, den er mit den berühmten Worten begründete: „Kommunismus — das ist Sowjetmacht + Elektrifizierung des gesamten Landes", schuf die Grundlage auch für die in den dreißiger Jahren beginnende Elektrifizierung der Eisenbahn. Dieser von der damaligen kapitalistischen Welt viel belächelte, als „Hirngespinst" bezeichnete Plan schuf die Basis für die umfassende Industrialisierung der Sowjetunion.
Nun begann auch der Aufbau der Werke für die Produktion der notwendigen Anlagen.
Die erste Elektrolok mit einer Stundenleistung von 2040 kW wurde gebaut, und zwar gegen Ende des 1. Fünfjahrplans im Jahre 1932. Zu dieser Zeit waren auch die ersten 81,3-km-Streckennetz elektrifiziert. Von 1933 bis 1937 wurden dann weitere 1600 km des Eisenbahnnetzes elektrifiziert, wobei die Auswahl der Strecken nach der Größe des Güterstroms und der Schwierigkeit des Streckenprofils erfolgte; hauptsächlich waren es aber eingleisige Strecken.
Mit diesen ersten Elektrifizierungsmaßnahmen entstand auch der erste elektrifizierte Vorortverkehr in Moskau und Leningrad, da diese beiden Städte sich immer mehr ausdehnten und ihre Industrie unaufhörlich wuchs.
Bei der heutigen Größe der elektrifizierten Strecken der SU erscheinen uns die Zahlen der damaligen Zeit klein und unwichtig, aber hinter diesen Zahlen sind gewaltige Anstrengungen verborgen, die heute die Basis der großen Erfahrungen im Fahrzeug- und Anlagenbau sind.
1941 verfügten die SŽD dann über 1880 km elektrifizierter Strecken, bis diese friedliche Aufbauarbeit durch den Überfall seitens des faschistischen Deutschlands plötzlich unterbrochen und wieder zerstört wurde.
Nach Kriegsende begann die schwere Periode des Wiederaufbaus des zerstörten Landes. Die Eisenbahnlinien waren besonders stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Dennoch wurden von 1946 bis 1950 weitere 975 km des Netzes elektrifiziert und damit eine Gesamtlänge von 3042 km erreicht.
Im 5. Fünfjahrplan begann dann die Elektrifizierung ganzer Eisenbahnlinien. In dieser Zeit wurde auch der Ausbau des Vorortverkehrs in Moskau, Leningrad, Kiew, Riga, Baku und anderen Städten vollendet.
Dies war in großen Zügen die Entwicklung der Elektrifizierung der Sowjetischen Eisenbahnen bis Mitte der 50er Jahre.
Im Februar 1956 nahm das Zentralkomitee der KPdSU den Beschluß „Über den Generalplan der Elektrifizierung der Eisenbahnen" an, der alle Forderungen aus dem Wachstum der Industrie an das Verkehrswesen berücksichtigte.
Gleichzeitig mit dem Ausbau der Elektrifizierung wurden in der ersten Nachkriegsperiode (1946—1950) neben der Wiederherstellung des zerstörten Eisenbahnwesens die Grundlagen für die Entwicklung und den Bau von neuen Diesellokomotiven geschaffen. Neben neuen elektrischen und Dampflokomotiven kamen nun auch die ersten Diesellokomotiven zum Einsatz.
In dieser Periode wurde das Charkower Werk für Transportmaschinenbau zum Diesellokwerk umprofiliert. Dieses Werk kann als die Basis für den späteren Diesellokbau bezeichnet werden. Auch die Schaffung der elektrischen Ausrüstung wurde bereits 1947 in Angriff genommen.
Die Frage der breiten Einführung der Dieselzugförderung wurde auf dem Juli-Plenum der KPdSU (1955) und dem XX. Parteitag beraten. Diese Beschlüsse bildeten die Grundlage für die Schaffung entsprechender Produktionsbasen. Daraufhin wurde 1956 der Dampflokbau eingestellt und die bisherigen Dampflokwerke Kolomna, Lugansk und Briansk wurden auf den Diesellokbau umgestellt. Beim Aufbau der Diesellokproduktion wurde von Anfang an sehr großer Wert auf eine umfassende Spezialisierung und Kooperation der Werke gelegt.
Mit diesem unerhörten Tempo konnte der Abschluß der Traktionsumstellung früher als geplant erreicht werden. Die Erfolge auf dem Gebiet der Traktionsmittel sollten stellvertretend den stürmischen Fortschritt auf allen Gebieten des sowjetischen Eisenbahnwesens charakterisieren, der es ermöglichte, daß die sowjetischen Eisenbahner im Jubiläumsjahr eine ehrenvolle Bilanz ziehen können.
Für unsere bisherigen und künftigen Erfolge ist der Bruderbund mit dem Lande Lenins eine entscheidende Grundlage. Die deutsch-sowjetische Freundschaft ist zur Herzenssache aller Bürger der Deutschen Demokratischen Republik geworden und besonders viele enge Verbindungen bestehen zwischen den Eisenbahnern der DDR und der UdSSR, die durch ihre fleißige Arbeit auf der Magistrale der Freundschaft einen entscheidenden Anteil an der Versorgung der Wirtschaft der DDR mit allen wichtigen Rohstoffen und Gütern aus der Sowjetunion haben.
Die Hilfe und Unterstützung für das Eisenbahnwesen unserer Republik hat viele Seiten und begann bereits in den ersten Stunden des Bestehens unseres Staates. Die Ausbildung hervorragender Kader an den Hochschulen der UdSSR, die Übergabe wissenschaftlich-technischer Ergebnisse, die Vermittlung vieler neuer Erkenntnisse, die enge Zusammenarbeit der Eisenbahner auf allen Gebieten und die Bereitstellung moderner Eisenbahntechnik sind eine solide Basis für die Leistungsfähigkeit des Eisenbahnwesens der DDR.
Deshalb übermitteln die Eisenbahner der Deutschen Demokratischen Republik ihren sowjetischen Berufskollegen und allen sowjetischen Menschen zum 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die herzlichsten Glückwünsche.

Dipl.-Ing. HEINRICH HOFMANN, Dresden

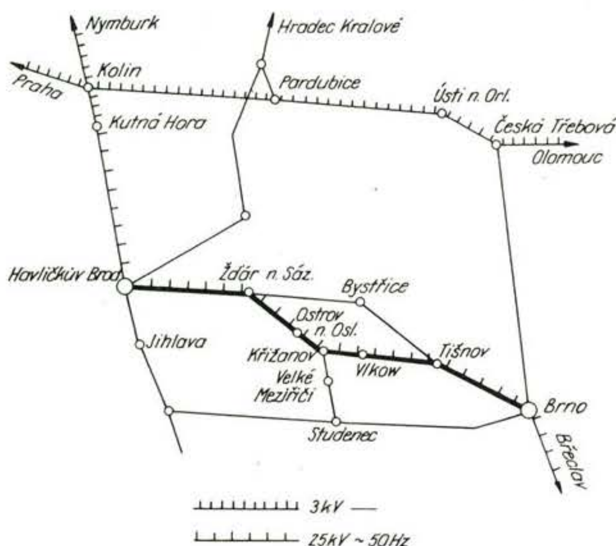
10 Jahre elektrischer Betrieb zwischen Brno und Havličkuv Brod

Vor nunmehr über 10 Jahren gab der damalige Verkehrsminister, Alois Indra, die neue, elektrifizierte Strecke der ČSD Havličkův Brod—Brno (Bild 1) für den Betrieb frei. Am 4. November 1966 wurde der Probebetrieb eröffnet, und Prag war mit Brno durch die Fahrleitung verbunden, allerdings über die Nahtstelle Kutná Hora (Systemwechselbahnhof). Die Streckenlänge Havličkův Brod—Brno beträgt 124 km, die Entwicklungslänge der Fahrleitung beläuft sich auf 306 km.
Die Trasse führt überwiegend durch bergiges Terrain mit tiefen Felseinschnitten, über hohe Dämme, zahllose Viadukte und durch 8 Tunnel. Hervorhebenswert ist hierbei die Bogenbrücke in Dolní Loučky (bei Tišnov, d. V.), die bei einer Gesamtlänge von 300 m eine Spannweite von 110 m aufweist und damit eine der größten Stahlbetonbrücken dieser Art in Mitteleuropa ist. Etwa zwei Drittel der gesamten Strecke sind als Krümmungen ausgebildet. Auf vielen Abschnitten beträgt die maximale Neigung 17‰.
Anhand der Eisenbahnkarte der ČSD stellt man fest, daß es sich um die Strecke Nr. 25 handelt. Die Nebenstrecke Nr. 25a ist die sogenannte alte Trasse. Am 22. Dezember 1898 wurde der Betrieb auf der 31,226 km langen Verbindung Německý Brod—Žd'ár nad Sázavou eröffnet, der Abschnitt zwischen Žd'ár n. Saz. und Tišnov folgte am 23. Juni 1905. Mit dem Bau der neuen Trasse über Ostrov nad Oslavou und Křižanov wurde 1939 begonnen. Als Teile des Bahnkörpers und einige andere Objekte fertiggestellt waren, wurde der Bahnanlagenbau durch den 2. Weltkrieg unterbrochen. Nach der Befreiung der ČSR vom Hitlerfaschismus führte man den Bau fort und vollendete 1954 die Strecke, aber zunächst eingleisig.
Mit Ausnahme von Tišnov weist die Trasse schon niveaufreie Straßenkreuzungen auf. Der zweigleisige Ausbau erfolgte im Jahre 1958. Zusammen mit dem Bau der Trasse war schon vorher die Verbindung Velké Meziříčí—Křižanov entstanden, so daß eine Verbindung mit Studenec (an der Strecke 24 Jihlava—Brno, d. V.) geschaffen war; die ursprüngliche Strecke war am 16. Juni 1886 eröffnet worden.
Auf der alten Trasse von Havličkův Brod nach Žd'ár n. S. lagen ursprünglich Schienen der Form 24, später wurde der gesamte Oberbau gegen Schienen der Form Xa ausgewechselt. Bei den eingesetzten Lokomotiven dominierte zunächst die Reihe 434.2, die die Reihen 210.0 und 422.0 abgelöst hatte. Im Zuge des zweigleisigen Ausbaus der Strecke erschienen dann Lokomotiven der Reihe 524.13; sie fuhren aber zum Ende des Baus nur noch auf der alten Strecke. Ihre Heimat-Bw waren Žd'ár n. S. und Tišnov. Sie förderten die Personen- und Güterzüge, bis sie gegen Ende der 60er Jahre durch Diesellokomotiven der Reihe 478.1 ersetzt wurden. Danach waren sie in Velké Meziříčí zusammen mit den Loks 524.1112 und 524.1116 stationiert. Auf dem schwierigsten Abschnitt der Strecke von Tišnov nach Vlkov (Steigung: 17‰) förderten bis zu vier Lokomotiven der Reihen 555.0 und 556.0 die Güterzüge. Für die Dampflokliebhaber war das sicher ein erhebender Anblick, besonders, als vor den Schnellzügen noch die eleganten, blitzenden „Albatrosse" der Reihen 498.0 und 498.1 liefen. Allerdings entschied gerade dieser Abschnitt über ihr Abtreten und über den Einsatz leistungsfähigerer Maschinen. Das waren die formschönen Einphasenlokomotiven mit GFP-Kastenaufbau, die die Strecke auf Grund ihrer höheren Geschwindigkeiten neu belebten.
Die vorbereitenden Arbeiten für die Elektrifizierung umfaßten auf der Strecke auch den Umbau der Tunnel und Unterführungen, die Rekonstruktion der Gleisanlagen (in Pohled, Křižanov und Kurim) und nicht zuletzt auch den Bau neuer Betriebseinrichtungen einschließlich Abfertigungsgebäuden und Relaisstationen. Gegen die induktiven Einflüsse der Wechselstromtraktion war ein spezieller Isolationsschutz entwickelt worden. Große Probleme brachte die Anordnung der beiderseitigen Schutzschilder an den Brücken und der Schutznetze an deren Geländern mit sich. Die Rahmen dafür mußten in die tragenden Stahlbetonkonstruktionen eingelassen werden. Das erforderte das Bohren der Ankeröffnungen sowie das Einsetzen und Einbetonieren der Rahmenkonstruktionen von schienengebundenen Arbeitsbühnen aus und zwar während relativ kurzer Sperrpausen. Es wurden weiterhin 8 Schaltstellen, 2 Unterwerke und 2 Fahrleitungsmeistereien errichtet.
Heute kann man auf dieser Strecke Lokomotiven der Reihen



Bild 2 Mit dem Wechselstromtriebwagen SM 488, hier in Ostrov nad Oslavou (Oktober 1976), wird ein beträchtlicher Teil des Reisezugverkehrs zwischen Havličkův Brod und Brno abgewickelt *Foto: Reiner Preuß, Berlin*

Bild 1 *Zeichnung: Verfasser*

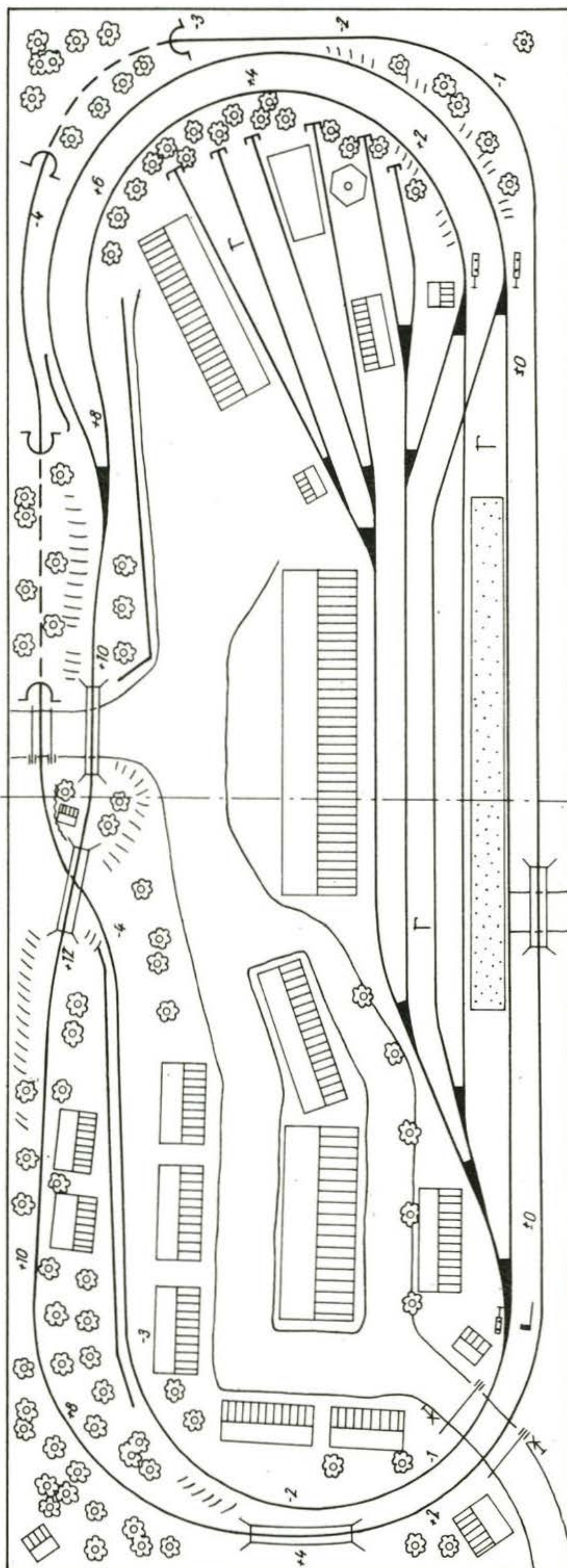


S 498.0, S 499.0, S 499.1, S 458.0 und in letzter Zeit auch Zweisystemlokomotiven der Reihe ES 499.0 beobachten. Von Brno-Maloměřice aus fahren die Züge bis Vlkov gewöhnlich mit Vorspann, von Havlíčkův Brod nach Křižanov ist Schiebedienst eingerichtet. Für die gesamte Strecke ist die Fertigstellung der Selbstblockeinrichtung vorgesehen; denn hier wird z. Z. noch die fernmündliche Zugsicherung angewandt. Nach der Umstellung erwartet man eine beträchtliche Erhöhung der Streckendurchlaßfähigkeit, die im heutigen Eisenbahnbetrieb unbedingt notwendig ist. Diese hohen Anforderungen kann nur die elektrische Traktion erfüllen, denn keine Dampflokomotive, die früher hier verkehrte, könnte das schnelle Tempo der elektrischen Züge erreichen.
Zum Abschluß sollen die Worte stehen, die der damalige Verkehrsminister, Alois Indra, bei der Eröffnung des elektrischen Betriebs sprach: „Die Elektrifizierung ist ein großes Werk, das in der neueren Geschichte unserer Eisenbahnen keine Analogie hat. Durch ihre Vollendung schaffen wir günstige Bedingungen dafür, daß wir unsere bedeutenden Aufgaben noch besser erfüllen, und daß unser Verkehrswesen ein noch wirksameres und zuverlässigeres Instrument im Aufbaustreben unseres Volkes für eine glückliche Zukunft unserer Heimat wird".

„Als im Jahre 1966 der lang ersehnte Wunsch in Erfüllung ging"

Interesse für die Modelleisenbahn hegte ich zwar schon von Kindesbeinen an, aber der Geldbeutel meines Vaters erlaubte es nicht, in dieser Hinsicht Anschaffungen zu machen. Der Ausbruch des zweiten Weltkrieges und die Nachkriegsjahre trugen dann ein Übriges dazu bei, daß die „Modellbahnerei" vorerst nur Wunschtraum blieb.
Gegen Ende der 50er Jahre war es aber dann endlich soweit, wie z. T. weit verbreitet bei Vätern, war der Anlaß die Geburt eines Sohnes. Nun erst konnte ich dem lang ersehnten und geliebten Hobby frönen. Seit dieser Zeit gehöre ich auch zu den Abonnenten der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner", denn ohne Fachliteratur geht es nun einmal nicht, zumal man ja auch allseitig über das Hobby informiert sein möchte. Zu dieser allseitigen Information gehörte auch meine ehrenamtliche Tätigkeit im Verkaufsstellenbeirat der Konsumgenossenschaft von Schweina, Branche Industriewaren, der im Jahre 1959 die Modellbahnhersteller angegliedert waren. Auf diesem Wege wuchs ich noch mehr in die Materie der Modellbahn hinein und das auch auf Grund der mit der Verkaufsstellenleiterin getätigten Einkäufe beim Großhandel. Desweiteren stand ich bis Ende der 60er Jahre in jeder Vorweihnachtssaison etwa 120 Stunden hinter dem Ladentisch und verkaufte Modellbahnartikel.
Als dann im Jahre 1966 der Aufruf des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahnverbandes der DDR zur Gründung von zentralen Arbeitsgemeinschaften an bis dahin unorganisierte Modelleisenbahner erging, ging für mich — als abseitswohnendem Modellbahnfreund — der lang ersehnte Wunsch, Mitglied des DMV zu werden, in Erfüllung. Nach Anmeldung beim BV Erfurt, wurde ich dann am 8. November 1966 in den Verband aufgenommen.
Bis zur endgültigen Gründung der ZAG war ich herzlich bei der Erfurter AG „Johannes Scharrer" als Gast willkommen. Der damalige, leider zu früh verstorbene BV-Sekretär Willy Lemitz bemühte sich sehr, mir die vielseitigen Möglichkeiten, die sich bei der Beschäftigung mit der Modellbahn bieten, zu vermitteln.
Mit der Gründung der ZAG 4/2, im Frühjahr 1967, deren Initiatoren der spätere AG-Leiter Werner Umlauft und der Freund Karl-Heinz Becker waren, nahm das Verbandsleben seinen Anfang. Einige Stationen seien, stellvertretend für viele andere Erlebnisse, hier genannt: Gut in Erinnerung sind mir noch die interessanten und bildenden Lichtbildervorträge über das Vorbild bei der Deutschen Reichsbahn, die der Freund Umlauft gestaltete und die bei den Versammelten immer großen Anklang fanden. Im Jahre 1968 nahm ich die Gelegenheit wahr und besuchte den Internationalen Modellbahnwettbewerb in Dresden. Dies war für mich, seit Eintritt in den DMV, zugleich der erste Höhepunkt im Verbandsleben. Viele sollten noch folgen, so als Gast beim MOROP-Kongress in Dresden, beim Verbandstag in Schwarzburg, nicht zu vergessen die vielen Sonderfahrten, die Delegierungen auf BV-Ebene, der Besuch des Modelar-Club Plzeň (ČSSR) anläßlich des MOROP-Kongresses 1976 u. v. a. Bereits zur Tradition, so kann ich sagen, sind die von Freund Pretzsch und dessen Vater bestens organisierten Besuche bei Freunden in der ČSSR geworden. Ich selbst unterhalte sehr gute, freundschaftliche, ja sogar familiäre Beziehungen zu einem Mitglied des Modelar-Club Plzeň.
Es würde diesen Rahmen sicher sprengen, wollte man alle Exkursionen, Versammlungen und sonstige Veranstaltungen erwähnen; ein ZAG-Tagebuch (bereits mehrere Exemplare) gibt darüber bestens Auskunft. Die Gründung der ZAG war also ein voller Erfolg, was u. a. auch die beständig gestiegenen Mitgliederzahlen beweisen. Von anfangs 18 bis 20 Freunden stieg die Anzahl der Mitglieder in der ZAG bis zum heutigen Tag auf 120 Freunde an, so daß es sich erforderlich machte, die AG in Interessengruppen, und zwar Modellbahnfreunde (Jugendgruppe Ilmenau), Freunde der Eisenbahn und Gruppe Nahverkehr, zu unterteilen. Dies geschah schon Februar 1974, als der Freund Jürgen Pretzsch die Leitung der AG übernahm.
Mittlerweile sind nun 10 Jahre vergangen, die ich als Mitglied des DMV in der ZAG 4/2 Erfurt verbringen konnte. Es waren bis jetzt wirklich schöne, erlebnisreiche Stunden und eine sinnvolle Freizeitgestaltung, die mir in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat geboten wird.
Wenn auch der Anmarschweg aus dem Kreis Bad Salzungen manchmal beschwerlich ist und ich an den Arbeitseinsätzen am „Dienstort" in Erfurt nicht immer teilnehmen kann, so kann ich doch sagen, es hat sich gelohnt, Mitglied der ZAG und somit des DMV zu sein.
Meinen kurzen Beitrag möchte ich mit den Worten von L. I. Breshnew schließen: „Das Verhalten eines Menschen im täglichen Leben ist nicht nur seine persönliche Angelegenheit. Freizeit ist nicht eine Zeit, die frei ist von Verantwortung gegenüber der Gesellschaft".

Ernst Müller, Schweina



Aus dem Land des Roten Oktober...

..., aus der belorussischen Stadt Grodno sandte uns der sowjetische Modellbahnfreund Pjotr Grobatsch anläßlich des 60. Jahrestags der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution die herzlichsten Grüße, verbunden mit dem Wunsch auf gute Gesundheit und viele weitere Erfolge, was wir auch an alle Modelleisenbahner weitergeben möchten. Das soll hiermit geschehen sein.

Herr G. ist ein begeisterter Modellbahnfreund, der sich von früher Jugend an für alles, was mit der Eisenbahn zusammenhängt, stark interessiert. Der jetzt 30jährige Arzt hatte dafür aber auch die allerbesten Voraussetzungen: Seine Mutter und sein Vater sind auch heute noch Eisenbahner. Und so schreibt er uns über seine Kindheit: „Ich kannte genau das Heulen der Sirene der Dampflokomotive meines Vaters, und dann eilte ich zum Bahnhof, um ihn zu treffen, wenn er von einer planmäßigen Zugfahrt zurückkehrte. Mein Vater nahm mich aber auch mit, wenn er Rangierdienst hatte. Und wenn er mir dann einmal erlaubte, die Loksirene zu betätigen, dann war das für mich ein Freudenfest. Mit 10 Jahren kannte ich bereits sämtliche Signale, und ich konnte die wichtigsten Teile der Dampflokomotive aufzählen..."

Natürlich wollte er schon immer gern auch eine Eisenbahn im kleinen besitzen, doch gab es damals in den Spielwarenläden so etwas noch nicht. So begann Herr G., aus Holz und Konservenbüchsenblech selbst etwas zu bauen. Bis dann eines Tags PIKO-Erzeugnisse in den Geschäften erschienen. Da gab es für ihn keinen Halt mehr! Inzwischen hat er eine H0-Anlage aus DDR-Erzeugnissen aufgebaut und verfügt über einen ansehnlichen Fahrzeugpark.

Die Anlage mißt 3000 mm × 1000 mm, sie besteht aus zwei gleichgroßen Teilen. Vieles entstand auch noch im Eigenbau, so zum Beispiel viele Gebäude aus Plasteteilen und aus Karton. Figuren stellte er aus Knetmasse her, so auch die Bahnsteigaufsicht, die bei Annäherung eines Zugs mit der Flagge in der Hand aus dem Dienstraum heraustritt. Das Bedienungspult wurde in einem kleinen Kasten untergebracht, über leicht lösbare Mehrfachkabel ist das Pult mit der Anlage verbunden. Ein oder auch zwei Personen können die Anlage bedienen.

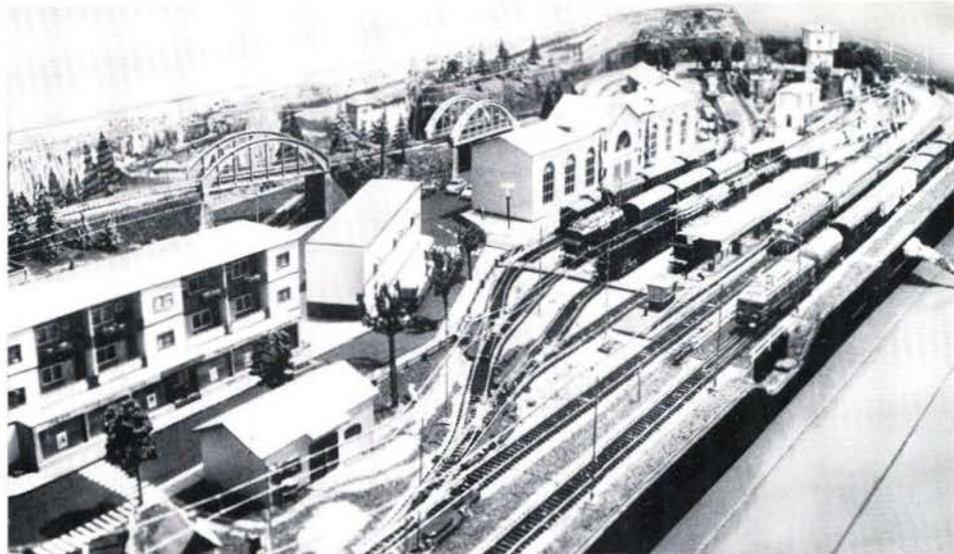


Bild 1 Das ist die H0-Anlage unseres sowjetischen Modellbahnfreundes Gorbatsch. Das Empfangsgebäude wurde in typisch heimatlichem Stil von ihm angefertigt, desgleichen auch die Fahrleitungsmasten.



Bild 2 Auf dem rechten Anlageteil wurde die Güterabfertigung untergebracht. Man erkennt hier auch gut die verschiedenen weiteren selbstgebauten Eisenbahnhochbauten.



Bild 3 Hinter der Güterabfertigung erkennt man die Anlagen für einen kleineren Lokomotivbahnhof, wie Kohlebunker, Wasserturm usw.



Bild 4 Auch im linken Anlagenteil sind zahlreiche Eigenbauten zu sehen, doch Herr G. hat noch weitere große Pläne für den Ausbau seiner Anlage.

Fotos und Zeichnung: P. Gorbatsch, Grodno



Wir bleiben im Lande Lenins...

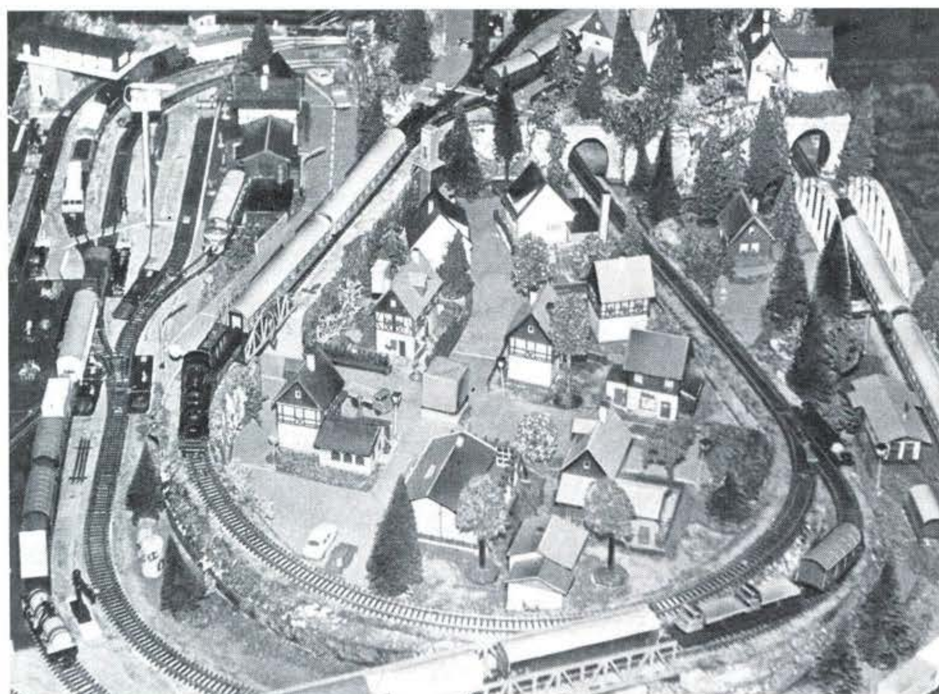


Bild 1 So schaut der Anlagenteil A, aus der Vogelperspektive betrachtet, aus. (vgl. auch den Gleisplan)

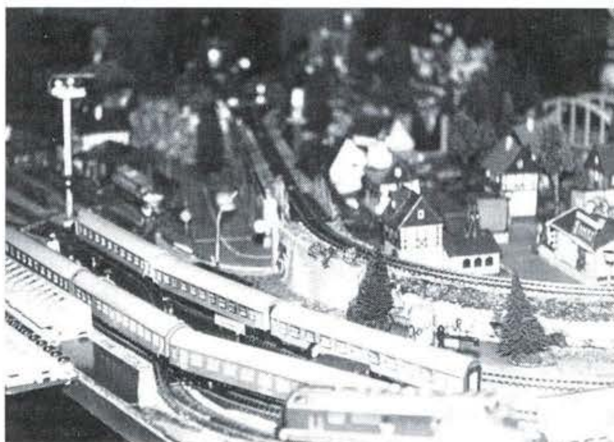
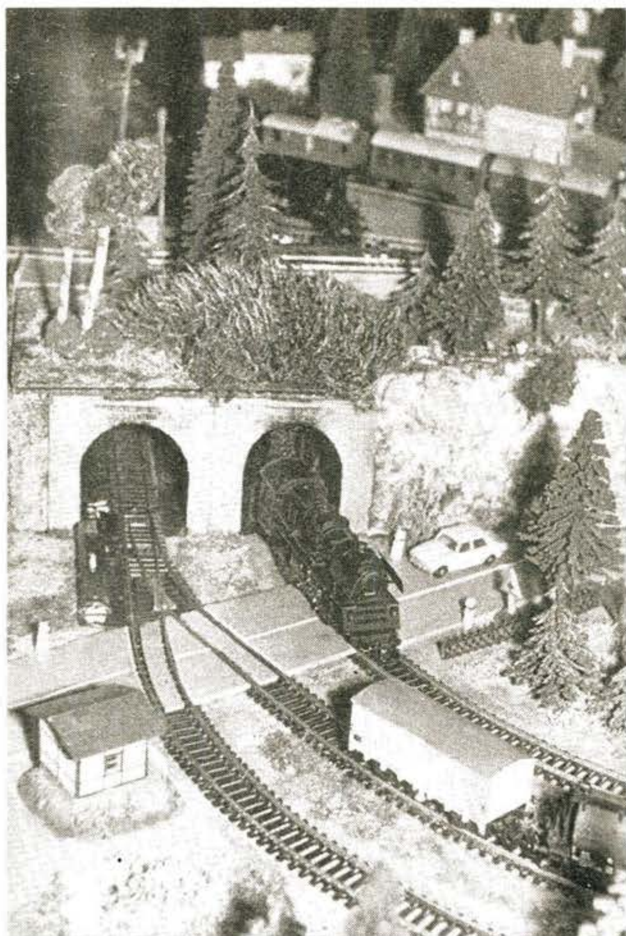


Bild 2 Ebenfalls ein Ausschnitt vom Anlagenteil A. Die Schaltelemente hat Herr M. an der Anlage direkt installiert.

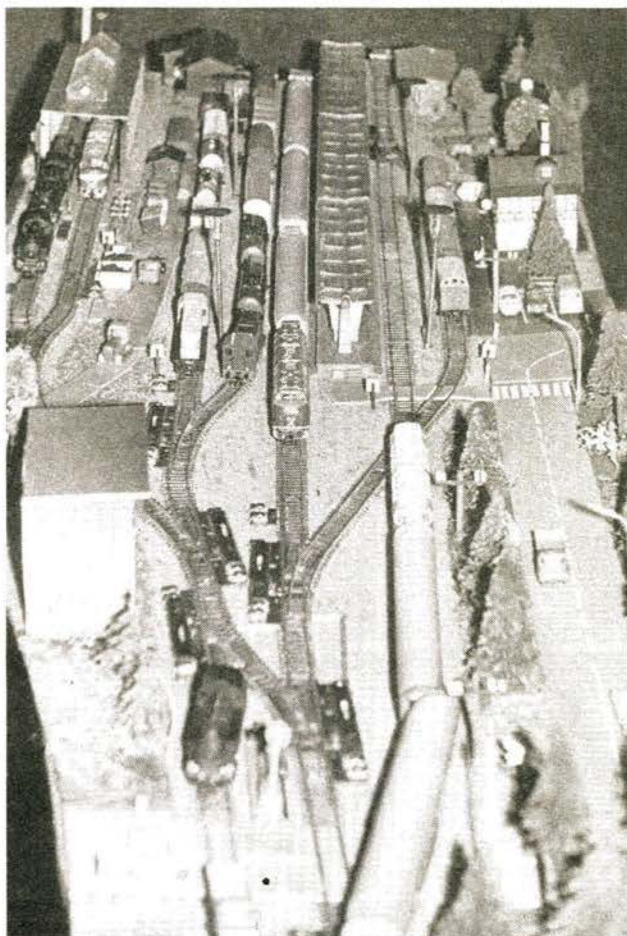
... und betrachten uns gleich noch eine weitere Modelleisenbahnanlage, diese jedoch in TT. Sie gehört dem 25jährigen Korrespondenten Wadim Medwedjew aus Leningrad. Das Interesse an der Modellbahn wächst in der Sowjetunion ständig, besonders seit der Zeit, seit es unsere DDR-Modellbahn-Erzeugnisse dort im Handel gibt.

Herr M. wählte die Nenngröße TT deshalb, weil sie ihm bei seinem „häuslichen Modellbau" mehr Möglichkeiten bietet. Interessant ist die L-förmige Anlagengestaltung. Den Teil A baute Herr M. von 1974 bis 1975 auf. Dieser Teil hat die Abmessung von 1500 mm × 1100 mm. Dann erweiterte er die Anlage um den Teil C (1500 mm × 700 mm) und verband beide mit dem Stück B. Auf dem kleineren Anlagenteil wurde der Bf „Neustadt" mit 3 Reisezug-, 2 Güterzuggleisen sowie mit einem Depot für 2 bis 4 Lokomotiven untergebracht. Insgesamt wurden 23 m Gleis, 21 Weichen verlegt, 3 Brücken errichtet, und an Fahrzeugen sind 11 Lokomotiven, 14 Reisezug- und 41 Güterwagen vorhanden.

Herr M. liest auch seit einigen Jahren unsere Fachzeitschrift, und seinen Brief beendet er wie folgt: „...Vielen Dank sage ich Ihnen für das interessante Material, das Sie veröffentlichen. Und ein besonderer



3



4

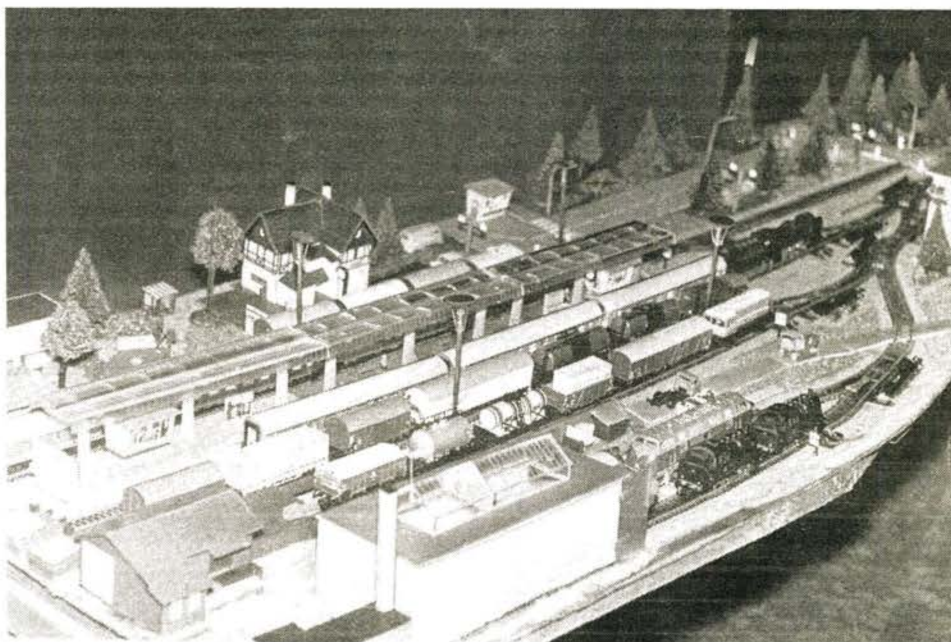
Bild 3 Auch bei der landschaftlichen und sonstigen Ausgestaltung gab sich der Erbauer Mühe, wie dieses Bild zeigt.

Bild 4 Hier können wir gut die Gleisanlagen (Anlagenteil C) des Endbahnhofs „Neustadt" erkennen...

Bild 5 ...die wir hier noch einmal von der Seite aus gesehen erblicken.
Fotos: W. Medwedjew, Leningrad

Dank gilt auch dem VEB Berliner TT-Bahnen für seine sehr schönen Modelle! Alles das wird in Ihrem Lande hergestellt, das uns auf diese Weise besser bekannt wird, und das trägt auch zur weiteren Vertiefung der Freundschaft zwischen unseren beiden Völkern bei." Wir pflichten dieser Meinung von Herrn M. vollkommen bei. Es erfüllt bestimmt alle DDR-Bürger, die irgendwie mit der Modellbahn zu tun haben, mit Genugtuung, zu erfahren, daß sich auch in der UdSSR immer mehr Menschen an der kleinen Bahn erfreuen.

5



Dr. KLAUS LEHNERT (DMV), Gommern

Aus der Geschichte sowjetischer Dampflokomotiven ...



Bild 1 Lokomotive C^u 100-49 im Sommer 1959 im Finnischen Bahnhof von Leningrad...

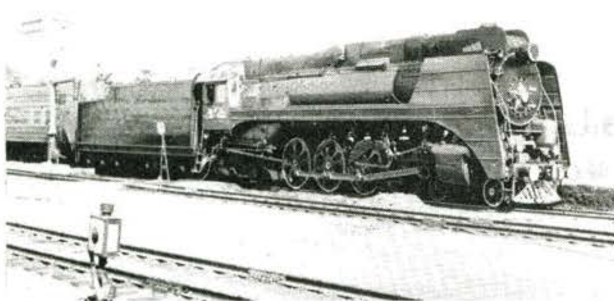


Bild 2 ...und hier die P 36-0006, eine 2'D2'h2-Lokomotive, in Smolensk

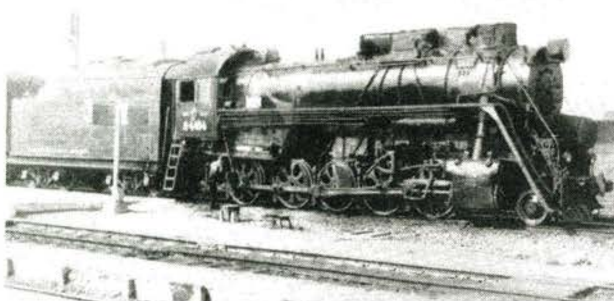
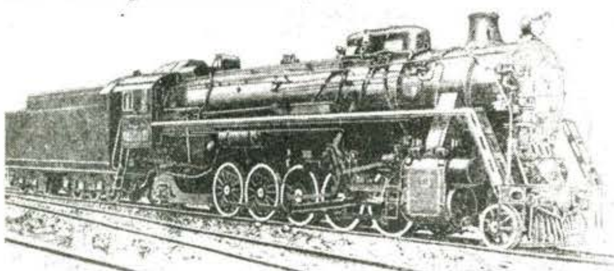


Bild 3 Güterzuglok L 4454 (1'E), aufgenommen im Jahre 1970

Bild 4 Güterzuglok der Baureihe FD (1'E1')



„Die Erscheinung des die unabsehbare Ebene von Horizont zu Horizont durchmessenden Eisenbahnzuges, begleitet von der Rauchfahne und den Sirenensignalen der Lokomotive, gehört zu den beeindruckendsten, unvergeßlichen Erlebnissen meiner Kindheit" — so poetisch illustrierte ein sowjetischer Eisenbahnfreund in einem seiner Briefe seine früh gereifte Erkenntnis von der ganz besonderen Bedeutung, die der Schienenverkehr für die wirtschaftliche, kulturelle Erschließung und Entwicklung eines Landes von so riesiger Ausdehnung wie die Sowjetunion besitzt. In der Tat ist die Rolle der Eisenbahn, in unserer Zeit durch den Luftverkehr wirkungsvoll ergänzt, kaum zu überschätzen. Vielfältige Versuche und Anstrengungen, forciert nach Errichtung der Sowjetmacht und Meisterung wirtschaftlicher Anlaufschwierigkeiten, betrafen auch die Erhöhung der Streckenauslastung durch den Einsatz immer größerer und zugkräftigerer Traktionsmittel, bis der XX. Parteitag der KPdSU im Jahre 1956 jene denkwürdige Direktive beschloß, in der es heißt: „Um die Durchlaßfähigkeit der Eisenbahnstrecken zu erhöhen, sind Arbeiten zur technischen Rekonstruktion des Eisenbahnwesens durch breite Einführung von Elektro- und Diesellokomotiven mit dem Ziel zu realisieren, daß diese bereits im Jahre 1960 40...45% des gesamten Güterumschlages bewältigen".

Noch im gleichen Jahre stellte die sowjetische Industrie den Dampflokomotivbau ein, lediglich einige Industrielokomotiven der Baureihe 9P wurden noch 1957 montiert. Wie vorgesehen, überstieg schon 1960 der Anteil neuer Traktionsarten am Güterverkehr 40%. Am Ende des Jahres 1974 wurden bereits weniger als 1% aller Zugfahrten mit Dampflokomotiven ausgeführt. Heute sind nur noch im Rangierbetrieb und untergeordneten Diensten Dampflokomotiven zu finden. Dies sind fast ausschließlich die vielseitig einsetzbaren Baureihen mit 18 t Achsdruck (C^u, P36, L), die sich durch höchste Wirkungsgrade auszeichnen. Auf einem ständig wachsenden Streckennetz (1927: 77 000 km, 1971: 135 400 km, 1973: 136 767 km; zum Vergleich DDR 1974: 14 200 km) verkehren in der Sowjetunion heute täglich etwa 40 000 Güter- und 17 000 Personenzüge. Der Güterumschlag der Sowjetischen Eisenbahnen beträgt mehr als das 5fache der US-amerikanischen. Die Baikal-Amur-Magistrale (BAM) wird als das größte Bahnbauprojekt des Jahrhunderts bezeichnet.

Der schnelle „Abgang" der Dampflokomotive mag aus heutiger Sicht ökonomisch nicht in allen Phasen und mit den hinreichend bekannten Begründungen zu rechtfertigen sein. Unverdient — angesichts der oben illustrierten Wertschätzung des Schienenverkehrs — erscheint die relative Vergessenheit, in der sie z. Z. in der Sowjetunion versunken ist und die sich im Fehlen einschlägiger Publikationen und in mangelnder Popularität — auch unter der Jugend — äußert. Daß dies „relativ" ist, beweisen u. a. die mindestens 18 Dampflokomotiven, die in der Sowjetunion als Denkmäler erhalten werden; deren jüngste dürfte die in Nowosibirsk aufgestellte FD 20-3000 (1'E1') sein.

Neben in großen Stückzahlen gefertigten Serien, wie den Baureihen E, C^u, FD und L, hat der sowjetische Dampflokomotivbau vor allem in den 30er und 40er Jahren eine Vielfalt von Versuchskonstruktionen und Neuentwicklungen hervorgebracht. Die erstaunliche Fülle der Versuche, durch Zwangsumlauf-, Hochdruck- u. a. Kesselkonstruktionen, Verbrennungsluft- und Speisewasservorwärmer, Saugzuganlagen u. ä. die Wirtschaftlichkeit der Dampfmaschine zu erhöhen, muß hier unbehandelt bleiben. Darüberhinaus entstanden aber auch eine Anzahl bemerkenswerter Lokomotiven, die in kleineren oder größeren Serien gefertigt wurden oder Einzelgänger blieben. Unter ihnen befinden

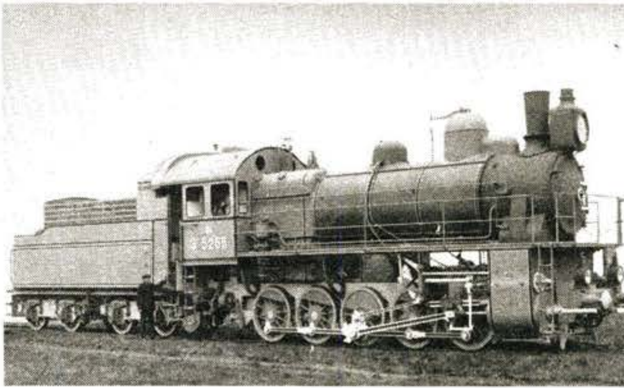


Bild 5 Werkfoto der E^g 5265

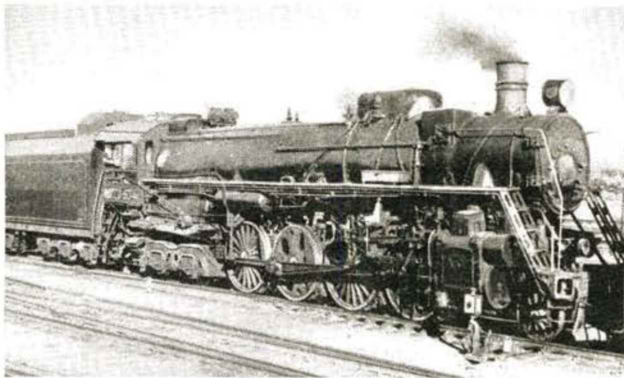
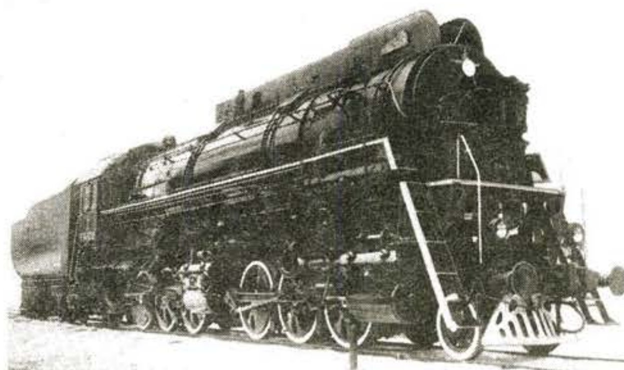


Bild 6 1'D2'h2-Lokomotive der Reihe FD^P mit der Loknummer 20-634 bei einem Halt in Njeschin. Man beachte den Heißdampfregler und die Speichenräder für die Kuppelachsen.



Bild 7 Lok (neuere Bauart) mit der Achsfolge 1'D2' der Baureihe IC

Bild 8 Mallet-Güterzuglok der Baureihe P 34 mit der Achsfolge (1'C)C1'



sich die größten und stärksten Dampflokomotiven Europas. Einige von ihnen sollen hier vorgestellt werden.

Im vorrevolutionären Rußland dominierten Dreikuppler im Personen- und Vierkuppler im Güterverkehr. Doch beschafften die Transkaukasischen Eisenbahnen ab 1880 45 sechsachsige Maschinen der Bauart Fairlie (C-C), und mehrere Eisenbahnen setzten ab 1898 Mallet-Loks der Achsanordnung (C)C bzw. (1'B)B ein; insgesamt gab es etwa 350 Stück, die bis in die 30er Jahre im Dienst standen. Ebenfalls um die Jahrhundertwende erschienen erste kleine Serien von Lokomotiven mit den Achsfolgen 1'D, E und 1'E. Schwere Schnellzuglokomotiven fehlten. Tenderloks wurden nur in wenigen kleinen Serien beschafft.

Für die Wologda—Archangelsk-Bahn (1067-mm-Spurweite) wurden 1895 C'C-n4v-Mallet-Lokomotiven von *Borsig*, Berlin, geliefert. 1915 erfolgte eine weitere Lieferung durch *Baldwin*, USA.

Nach dem Umbau der Bahn auf Breitspur wurden 40 dieser Lokomotiven an den Irak und 2 an Malaya verkauft.

Ab 1900 wurden von verschiedenen russischen Firmen etwa 120 Stück (1B)B-n4v-Mallet-Lokomotiven an die Sibirische Eisenbahn geliefert. Einige davon probeweise auch mit einfacher Dampfdehnung ausgeführt, was den Protest von A. Mallet wegen Umgehung des Patents nach sich zog. Weiterhin wurden 224 Stück C'C-n4v-Mallet-Lokomotiven ab 1899 an die Sibirische Eisenbahn geliefert. Von diesem Typ bezog auch die Moskau—Kasan-Bahn 102 Stück; sowohl Naßdampf- als auch Heißdampf-Ausführung.

1907 baute die Russische Maschinenbaugesellschaft für die Rjäsan—Uralska-Bahn eine etwas abwegige Lokomotive. Es war dies eine 2'C1'-Heißdampf-Personenzug-Halbtenderlokomotive. Diese hatte den Kohlebunker hinter dem Führerhaus und seitlich Wasserkästen, außerdem führte sie einen Wassertender mit.

Für die Petersburg—Warschauer-Bahn wurden 1898 2'B-n4v-Schnellzug-Lokomotiven in Tandemausführung gebaut. Sie entstanden auf Anregung von A. Borodin in Zusammenarbeit mit A. de Glehn und A. Mallet und waren teilweise bis zu 40 Jahren in Betrieb.

Nach der Oktoberrevolution wurde der Güterzuglokpark in zunehmenden Stückzahlen durch Fünfkuppler der Baureihe E bzw. auf Weisung Lenins in Deutschland und Schweden beschaffter E^g und E^{sch} ergänzt. Mit Beginn der 30er Jahre begann die Ausrüstung der Eisenbahnen mit Lokomotiven der Baureihe FD (1'E1') und ihrer Personenzugvariante IC = FD^P (1'D2'). Diese schweren, z. T. erstmals automatische Rostbeschickung aufweisenden Maschinen , konnten ihrer hohen Achsdrücke (20...21 t) wegen nur auf dem kleineren Teil des Streckennetzes eingesetzt werden. Zumindestens in ihrer ursprünglichen Form können sie aus heutiger Sicht nicht als besonders glückliche Konstruktionen beurteilt werden, im Unterschied z. B. zu der bereits ab 1924 gefertigten 1'C1'-Lok der Baureihe C^u, die beide im Wirkungsgrad (9,9 %; FD: 6,5 %; IS: 7,45 %), in der Höchstgeschwindigkeit und der spezifischen Zugkraft übertraf. Etliche Exemplare dieser älteren Baureihe sind demzufolge noch heute im Einsatz.

In dieser Zeit begannen auch Versuche mit „überstarken" und Schnellfahrlokomotiven. 1931 wurde im Moskauer Institut für Verkehrsingenieure das Projekt der einzigen Dampflokomotive der Welt mit sieben in einem starren Rahmen gelagerten Treibradsätzen erarbeitet. Ihre Achsanordnung war 2'G2', das Kuppelgewicht betrug 140 t. Mit 740 mm war ihr Zylinderdurchmesser der größte aller sowjetischen Lokomotiven. Sie sollte bei 20-t-Achsdruck zur maximalen Auslastung der Kapazität der Eisenbahnstrecken beitragen. Ein Versuchsexemplar „AA 20-1" wurde 1934 fertiggestellt. Im Jahre 1935 erfolgten Versuchsfahrten mit dieser gigantischen, fast 34 m langen Maschine. Vor einem Zug von 2800 t entwickelte sie bei 40 km/h 3700 PS, ihre Zugkraft am Haken erreichte 32 000 kp. Sie beschädigte jedoch den Oberbau und neigte zu Entgleisungen. Daher konnte sie nicht voll ausgefahren werden, und das Projekt wurde wieder aufgegeben.

Eine aus England beschaffte dreiteilige Gelenklokomotive Ja-01 des *Garratt*-Typs 2'D1' + 1'D2' bewährte sich ebenfalls

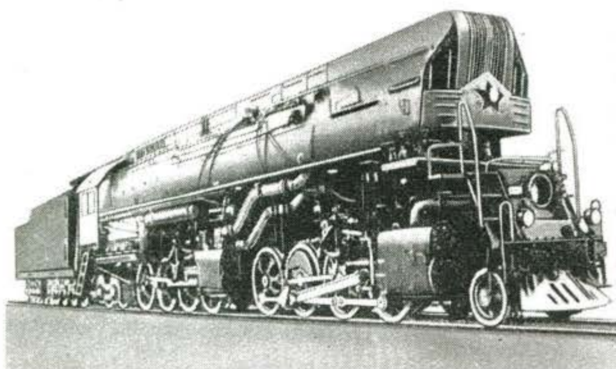


Bild 9 (1'D)D2'-Lokomotive P 38 der Bauart Mallet

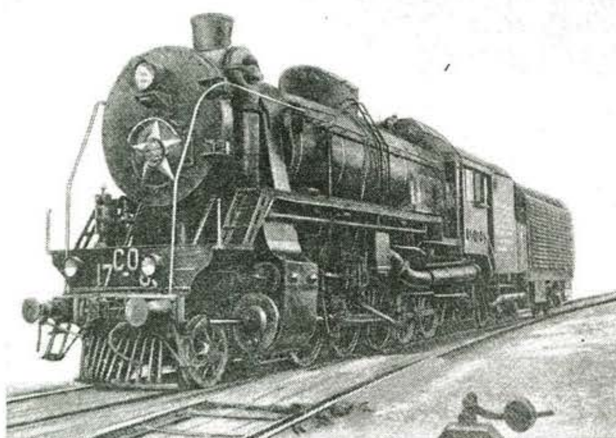


Bild 10 CO 17-85, die erste serienmäßig gefertigte Lok mit Kondenstender

nicht. Der Gedanke, die wenig ökonomische Doppeltraktion angesichts der einer Starrahmenlok offenkundig gesetzten Grenzen und der erwünschten Beschränkung auf 19- bzw. höchstens 20-t-Achsdruck durch schwerste Gelenkloks zu ersetzen, wurde jedoch weiter verfolgt. Aus diesem Grunde erschien Ende 1948 eine Mallet-Maschine P 34-001 mit der Achsanordnung (1'C)C1', die ab 1949 zusammen mit den etwa gleichzeitig gefertigten Versuchsmaschinen 23-001 (1'E2') und OR 23-01 (1'E2'; Brown-Triebwerk mit mittig angeordneten Zylindern) und einer Lok der Baureihe FD auf der Nördlichen Donezbahn erprobt wurde. Das Brown'sche Triebwerk war ursprünglich für kleine Lokomotiven, die auf staubigen Trassen fahren mußten, entwickelt worden, um die gleitenden Teile aus der Staubzone zu entfernen. Für größere Leistungen waren die zusätzlichen Reibungsverluste beträchtlich, so daß der Wirkungsgrad erheblich absank. Die Mallet-Lok erwies sich dabei als weniger ökonomisch und weniger wartungsfreundlich als ihre ähnlich dimensionierten Konkurrentinnen, so daß auf ihre Weiterentwicklung verzichtet wurde. Die „gewöhnlich" aufgebaute, gegenüber der Baureihe FD bis auf einige Details lediglich um etwa 20% größer dimensionierte 23-001 bewährte sich am besten und entwickelte bei geringstem Dampfverbrauch Leistungen bis 4200 PS!

Im Jahre 1952 entstand unter der Leitung des sehr erfolgreichen Konstrukteurs L. Lebedjanskij in der Lokomotivfabrik Kolomna wiederum eine Mallet-Maschine, diesmal mit der Achsfolge (1'D)D2'. 1954 nahmen zwei Exemplare dieser neuen Baureihe P38 den Versuchsbetrieb auf. Ihre Länge samt achtachsigem Tender betrug 38 m, das Gesamtgewicht 215 t und das Reibungsgewicht 164 t. Sie vermochten 3500 t schwere Züge auf Steigungen von 9 ‰ mit 23 km/h zu befördern und entwickelten über 4000 PS. Diese Maschinen waren jahrelang erfolgreich im Einsatz. (Sie sollen sich nicht mehr im Betrieb befinden, aber erhalten sein.)

Die Traktionsumstellung hat die Serienfertigung dieser Lokomotiven verhindert. Lediglich die in Weiterentwicklung der bekannten 1'E-Maschinen der Baureihe L konstruierten Baureihen 2V und LV gelangten noch 1954 zur Fertigung. Trotz kleinerer Dimensionierung erreichten beide — bei bedeutend höherem Wirkungsgrad — die Zugkraft der Baureihe FD.

Verglichen mit west- und mitteleuropäischen Lokomotiven fallen einige Unterschiede aller dieser Maschinen auf. Erwähnt seien der niedrigere Dampfdruck (ausgenommen die importierte Ja-01), die größeren Heizraum- und Rostflächen, die ab Ende der 30er Jahre bei allen Neukonstruktionen verwendeten Scheibenräder und die häufige Verwendung der Ölfeuerung. Infolge des großen sowjetischen

Tabelle 1 Wichtigste technische Parameter

BR bzw. Bezeichn.	erstes Baujahr	Bauart	Dampfdruck atü	Achsdruck t	Treibrad ∅ mm	Rostfläche m²	Verd.-Heizfl. m²	v_{gr}** km/h	Anmerkungen
Sᵘ	1924	1'C1'h2	13	18*	1850	4,7	198*	110(130)*	S Andere Werte bei modernisierten Typen
FD	1930	1'E1'h2	15	20*	1500	7,0	295*	85	S Ab 1940 FD-21 } m. 21 t Achsdr. u.
IC	1932	1'D2'h2	15	20*	1850	7,0	295*	110(115)	S Ab 1941 ID-21 } 250 m² Verd.-Heizfl.
A-01 (Ja-01)	1932	(2'D1')1'D2'h4	15,5	18	1500	8,0	320	65	E Bauart Beyer-Garratt
AA-20	1934	2'G2'h2	17	20	1600	12,0	450	70	E
IC 20-16	1937	1'D2'h2	15	20	1850	7,0	295	(155)	E
2-3-2 (K)	1937	2'C2'h2	15	20,5	2000	6,5	239*	150(170)	K Verd.-Heizfl. d. 2. Lok 279 m²
2-3-2 (W)	1938	2'C2'h2	15	21,4	2200	7,0	248*	(180)	E (Fabrik-) Nr. 6998
L	1945	1'E h2	14	18	1500	6,0	222	80	S
P 34	1948	(1'C)(1'h4)	14	20	1500	7,8	282	90	E Bauart Mallet
23-001	1949	1'E2'h2	16	22,5	1630	8,2	332	90	E
OR 23	1949	1'E2'h2	17	22,5	1500	8,2	324	90	E Bauart Brown
P 36	1950*	2'D2'h2	15	18	1850	6,8	243	125(130)	S Serienbau ab 1955
LV	1952	1'E1'h2	14	19	1500	6,5	237	80(90)	S
P 38	1954	(1'D) D2'h4	15	20,5	1500	10,7	396	85	K Bauart Mallet
zum Vergleich:									
BR 44 (DR)	1936	1'E h3	16	20	1400	4,7	238	80	S
BR 45 (DR)	1937	1'E1'h3	20	20	1600	4,8	310	90	S
BR 05 (DR)	1934	2'C2'h2	20	20	2300	4,7	256	175(200)	E

E – Einzelgänger, K – Kleinserie, S – Serienbau, * – siehe Anmerkung, ** – Geschwindigkeitsangaben oft nicht eindeutig; in Klammern: erreichte Höchstgeschw. bei Versuchsfahrten.

Lichtraumprofils sind die äußeren Abmessungen wesentlich größer als die deutscher und anderer west- und mitteleuropäischer Lokomotiven; die Kesselmitten erreichen Höhen von 3500 mm (BR 44: 3150 mm), die Schornsteinoberkanten 5000...5200 mm (BR 44: 4550 mm). Nach jahrelangen Versuchen, zu denen auch die deutsche Firma Henschel herangezogen wurde, rüstete man, beginnend mit der 1936 fertiggestellten CO 17-85, zahlreiche Güterzuglokomotiven serienmäßig mit Kondenstendern aus. Diese Baureihen CO^k, E^{mk}, FD^k wurden erfolgreich auf Strecken in wasserarmen Gebieten Mittelasiens eingesetzt.

In den 30er Jahren erschienen dann auch die ersten sowjetischen Schnellfahrlokomotiven. Die Lok IC 20-16 (1'D2') wurde 1937 in Woroschilowgrad mit Stromlinienverkleidung, Scheibenrädern und einigen weiteren Details versehen, ohne sich sonst wesentlich von der Standardbaureihe zu unterscheiden. Bei der Erprobung entwickelte sie eine Geschwindigkeit von 155 km/h.

Aus Anlaß des zwanzigsten Jahrestags der Oktoberrevolution konstruierten L. S. Lebedjanskij und M. N. Stschukin eine Schnellfahrlokomotive der Achsanordnung 2'C2' für eine Geschwindigkeit von 150 km/h, die ebenfalls im Jahre 1937 in der Kolomnaer Lokomotivfabrik gebaut wurde. Im April 1938 entwickelte die als 2-3-2 (K) bezeichnete Maschine bei der Erprobung auf der Strecke Lichoslawl—Kalinin mit einem Zug von 14 Achsen bei einer Geschwindigkeit von 170 km/h 3070 PS. Von diesem Typ entstand noch ein zweites Exemplar, das vom ersten geringfügig abwich. Das erste Exemplar wurde 1940 mit einem auf die beiden hinteren Laufachsen wirkenden Booster ausgerüstet. Beide beförderten fahrplanmäßige Schnellzüge auf der „Oktoberbahn" zwischen Moskau und Leningrad.

Unter weitgehender Übernahme von Konstruktionselementen der Baureihen FD und IC stellte auch die Lokomotivfabrik Woroschilowgrad (Lugansk) im April 1938 eine in der sowjetischen Literatur als 2-3-2 (W) bezeichnete Schnellfahrlok der Anordnung 2'C2' fertig. Für diese findet sich auch die Bezeichnung „6998" (Fabriknummer des Werks). Sie besaß 2200-mm-Treibräder und entwickelte bei einer Geschwindigkeit von 180 km/h 3400 PS. Ihre aerodynamische Verkleidung mit vor der Rauchkammer herausragender Spitze brachte ihr den Spitznahmen „Sigara" (Zigarre) ein. Auch sie war hauptsächlich auf der Strecke Moskau—Leningrad eingesetzt. Der Krieg setzte diesen Entwicklungen wie auch Versuchen mit Hochdruckmaschinen ein Ende. Nach dem Krieg wurden die Verkleidungen der Schnellfahrloks entfernt.

Der Wiederaufbau der sowjetischen Wirtschaft nach der Zerschlagung der faschistischen Aggression erforderte die schnelle und wirkungsvolle Rekonstruktion des Eisenbahnwesens. Mittel für langwierige und risikobehaftete Neuentwicklungen, welche eine Vorbedingung sowohl für die umfassende Einführung neuer Traktionsarten wie auch für das Beschreiten neuer Wege unter Beibehaltung der Dampftraktion gewesen wären, standen ebensowenig zur Verfügung, wie für eine materialintensive Rekonstruktion des Streckennetzes für hohe Achsdrücke. Für den Lokomotivbau stellte die massenweise Fertigung der bereits im letzten Kriegsjahr entwickelten, fast universell verwendbaren 1'E-Lokomotiven der Reihe L die beste Lösung dar. Die sorgfältige Auswertung der mit den besten vorhandenen Lokomotiven gesammelten Erfahrungen, die Anwendung von Scheibenrädern, Rollenlagern für alle Achsen und anderen modernen Details, ab 1950 die Hinzufügung einer zweiten Laufachse (1'E1', Baureihe LV), der Zentralschmierung und weiterer Verbesserungen ließen diese Maschinen, die z. T. noch heute im Einsatz bzw. in Reserve stehen, außerordentlich verläßlich, ökonomisch und wartungsfreundlich werden. Sie stellen den Höhepunkt des sowjetischen Güterzug-Dampflokomotivbaues dar. (Die Maschinen wurden und werden auch im Personenzugdienst eingesetzt). Das von L. S. Lebedjanskij geleitete Konstruktionskollektiv wurde deshalb mit dem Staatspreis ausgezeichnet.

Ein weiterer „großer Wurf" ist die unmittelbar vor der vom 20. Parteitag der KPdSU beschlossenen Traktionsumstellung erschienene Personenzuglokomotive P 36. Das Projekt dieser im Interesse ihrer Verwendbarkeit auf allen Strecken wiederum auf 18-t-Achsdruck begrenzten 2'D2'-Maschine wurde von 1947 bis 1949 ebenfalls unter der Leitung Lebedjanskijs im Kolomnaer Werk erarbeitet. 1949 wurden ein, 1952 bis 1954 weitere Versuchsexemplare gefertigt. Die Serienfertigung begann 1955 und endete am 29. Juli 1956 mit Ablieferung der P 36-0251, der Fabrik-Nr. 10420 der Kolomnaer Lokomotivfabrik. Diese Maschinen sind mit Speisewasservorwärmer, Rollenlagerung sämtlicher Achsen einschließlich des sechsachsigen Tenders, Zentralschmierung, Scheibenrädern, teilweiser strömungsgünstiger Verkleidung und anderen Neuerungen ausgerüstet und teils für Öl-, teils für Kohlefeuerung mit automatischer Rostbeschickung eingerichtet. Sie zeichnen sich durch höchste Wirtschaftlichkeit, hohe Laufruhe auch bei Spitzengeschwindigkeiten von 130 km/h, nicht zuletzt auch durch eine architektonisch hervorragend durchgebildete, „aufgeräumt" wirkende äußere Erscheinung aus. Ihre größte Leistung von 3077 PS entwickeln sie bei Geschwindigkeiten um 86 km/h. Sie gelten mit Recht als die abschließende Spitzenleistung des sowjetischen Dampflokomotivbaus und sind z. T. heute noch im schweren Personenzugdienst im Einsatz.

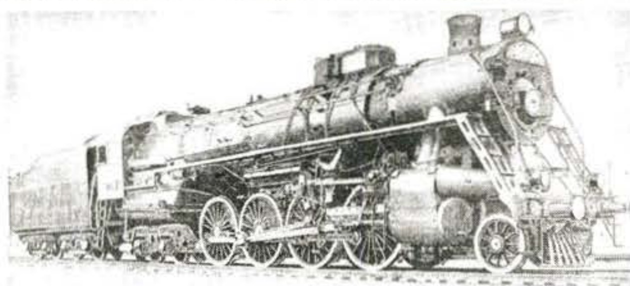


Bild 11 Personen- und Schnellzuglok der Baureihe IC (Achsfolge 1'D2')



Bild 12 Lokomotive der Reihe P 36 vor einem Schnellzug

Fotos: K. Kusnezow (3), Heinrich Schmidt, Roßlau (1), Hellmuth Fröhlich, Wien (2)

Fotobeschaffung: Heinrich Schmidt, Roßlau (2), Verfasser (4)

Literatur

Rakow, W. A. Lokomotiven der Eisenbahnen der Sowjetunion (russ.), Moskau 1955,
Rakow, W. A. Die Lokomotive eines Jahrhunderts (russ.), Technika Molodjoshi Nr. 12/1974, S. 42—45,
Rakow, W. A. Historische Lokomotiven-Serie der Zeitschrift Technika Molodjoshi, Nr. 1—12/1974 (russ.),
Slezak, J. Breite Spur und weite Strecken, Berlin und Wien 1963,
Wostwood, J. N. Geschichte der russischen Eisenbahnen, Zürich 1966,
Briefliche Mitteilungen von K. Kusnezow/UdSSR, Kurzes eisenbahntechnische Wörterbuch (russ.), Moskau 1941,
Archiv des Museums für Eisenbahnverkehr, Leningrad

REINER SCHEFFLER, Oschatz

Abschied von der G 12

Im Oktober 1976 wurden im Bw Aue die letzten Lokomotiven der Baureihe 58 (ex pr. G 12), die die ersten Einheitslokomotiven der Länderbahnen waren, außer Dienst gestellt. Für die Überbrückungszeit verblieben lediglich noch drei Exemplare dieser Gattung als Reserve im Bw Aue. Auf Grund der überaus großen Schwierigkeiten bei der Unterhaltung der Güterzuglokomotiven der verschiedenen Länderbauarten, entschlossen sich die deutschen Länderbahnen im Jahre 1916, eine einheitliche 1'E-Güterzuglok zu bauen. Diese erhielt, 1917 erstmals von *Henschel* geliefert, die Bezeichnung G 12.

Die Dreizylinder-Heißdampflok, die in hoher Stückzahl (in geringerer Anzahl auch für Sachsen, Baden und Württemberg) für die preußische Länderbahn hergestellt wurde, war auf Grund der Zuverlässigkeit, der Betriebssicherheit und der Leistung eine der beliebtesten Maschinen im Lokpark, was auch der Betriebseinsatz von nahezu 60 - Jahren beweist.

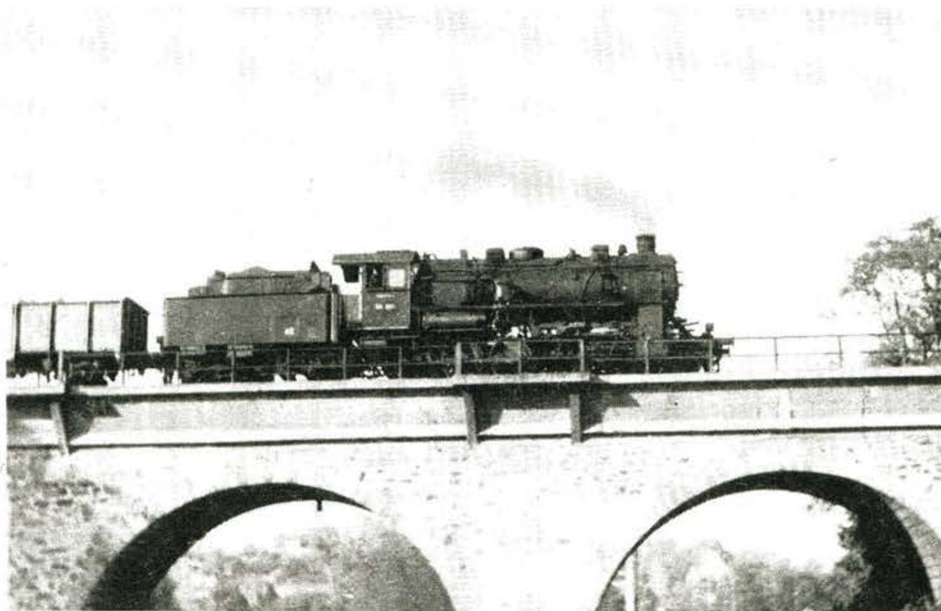
Ab 1917 von verschiedenen Firmen für andere Länderbahnen nachgebaut, erreichte die G 12 im Jahre 1924 eine endgültige Fertigungsstückzahl von 1519. Davon verblieben nach 1948 bei der DR:

438 Stück der BR 58^{10-21} (ex pr. G 12)
33 Stück der BR 58^{2-3} (ex bad. G 12)
62 Stück der BR 58^{4} (ex sä. G 12)
2 Stück der BR 58^{5} (ex wü. G 12).

Von diesen Maschinen wurden in den 50er Jahren 54 Lokomotiven auf das System *Wendler* umgebaut, nachdem bereits ab 1930 einige G 12 für verschiedene Kohlenstaubsysteme getestet worden waren. Ab 1958 wurden dann weitere 56 Loks dieser Gattung rekonstruiert und als BR 58^{30} (erhalten blieb nur das Triebwerk) in Dienst gestellt.

Zu den Einsatzgebieten der G 12 zählten die Strecken Dresdens, Karl-Marx-Stadts, Aues, Geras, Erfurts und Riesas. Aber auch kleinere Bw, wie Adorf, Zittau, Zeitz, Gotha, Röblingen und Annaberg, besaßen einige dieser Lokomotiven.

Bild 1 Eine G 12 (58 1170) des Bw Riesa auf der Döllnitzbrücke bei Oschatz. Diese Aufnahme zeigt die Lok im Güterzugdienst.



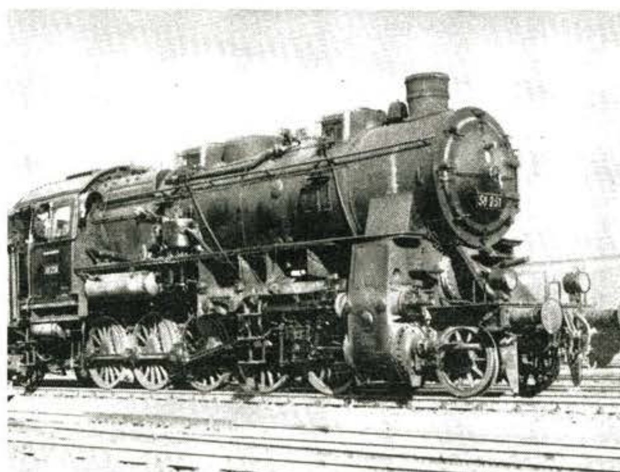


Bild 2 Bw Riesa 1967 — ex bad. G 12 mit der Betriebsnummer 58 251



Bild 3 Und diese Lok gehörte zum Bw Hilbersdorf. Das Foto der Lok 58 2142 entstand im Jahre 1964 bei Hetzdorf. Fotos: Verfasser

Die weitverbreitete G 12 bestach auch durch ihre vielseitige Verwendbarkeit. Außer in ihrem Einsatz vor Güterzügen war sie im Personenzug- und sogar im Schnellzugdienst eingesetzt. Noch bis kurz vor der Ausmusterung beförderte eine G 12 des BW Aue zwei D-Zug-Paare.

Nach 1970 setzten nur noch die Bw Riesa, Aue und Hilbersdorf diese Maschinen ein.

Als letzte dieser historischen Lokomotiven verbleibt für Ausstellungen und Sonderzugfahrten die 58 261 im Bestand der DR.

Literatur

Gnib'l/Schadow „Verzeichnis Deutscher Lokomotiven" Autorenkollektiv „Lokomotivkunde", DR 1959

Dipl.-Jur. Ing. ERICH PREUSS (DVM), Berlin

NACHLESE - Ausstellungen



Bild 1 Unter dem Thema „Die Entwicklung der Modelleisenbahn" zeigte 1973 die AG 3/5 in Plauen (Vogtland) Modellbahnen, Anlagen und Züge in den verschiedensten Nenngrößen.
Als Werbung und Attraktion fuhr er am Eröffnungstag eine Oldtimer-Straßenbahn zur Ausstellung. Foto: G. Feuereißen

„Der Modelleisenbahner" berichtete regelmäßig von Modellbahnausstellungen, die immer großen Zuspruch finden. Außer den bisher genannten Ausstellungen gab es viele andere, über die wir beim besten Willen nicht informieren konnten, da der Platz in der Zeitschrift beschränkt ist. In Bild und Wort möchten wir deshalb im folgenden eine kleine Nachlese vornehmen.



Bild 2 Eine andere Plauener Modellbahnausstellung im Jahre 1976 suchte nach neuen Wegen der Präsentation. Nicht die Vorführung raffinierten Spielzeugs sollte der Eindruck bei den Besuchern sein, sondern die lebendige Verbindung zwischen Modell und Vorbild. Die Mitglieder der AG 3/5 schafften es, indem sie Vitrinen, Schautafeln und Anlagen geschickt anordneten. 21 Dioramen, die entwicklungsgeschichtlich genau chronologisiert in Vitrinen aufgestellt und mit Industrie- und Eigenbaumodellen dekoriert wurden, hinterließen bei Besuchern einen guten Eindruck. Auch die Schautafeln waren so aufgestellt, daß man nicht achtlos vorbeigehen konnte. Foto: E. Feuereißen

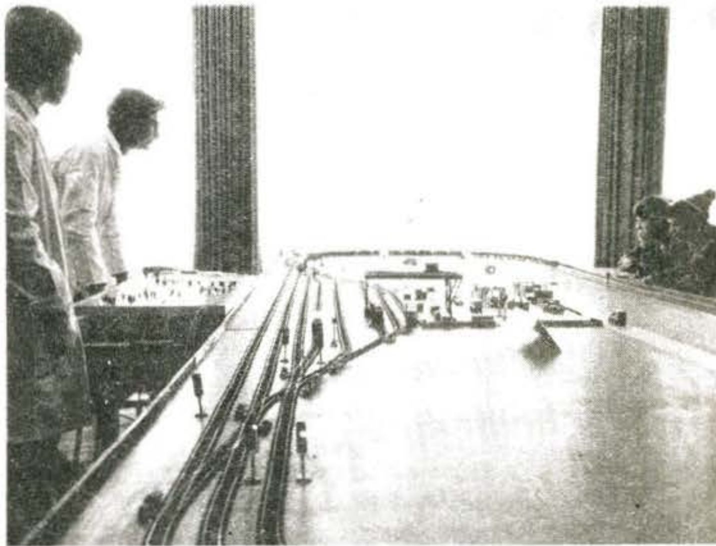


Bild 3 Die große H0-Anlage der AG Schwerin zum Thema „Containerverkehr", ohne jegliche Landschaftsgestaltung, bereicherte die 1. Modellbahnausstellung der AG Wismar, die neben der Berufswerbung für die DR ebenfalls unter dem Motto „Die Entwicklung der Modelleisenbahn von der Nenngröße I bis zur Nenngröße N" stand. Foto: Goller



Bild 4 Ein originelles Domizil für das Traditionskabinett zum Andenken an den Antifaschisten Rudolf Gyptner, für FDJ-Veranstaltungen und für den Motorsportklub schufen sich junge Eisenbahner der Betriebsberufsschule des Bahnbetriebswerks Erfurt. Ganz in der Nähe der modernen Bildungseinrichtung stehen die Lokomotive der BR 74 und vier ältere Wagen, mit denen Berufsverbundenheit und Traditionsbewußtsein zur Deutschen Reichsbahn unterstützt werden sollen. Foto: Hecker



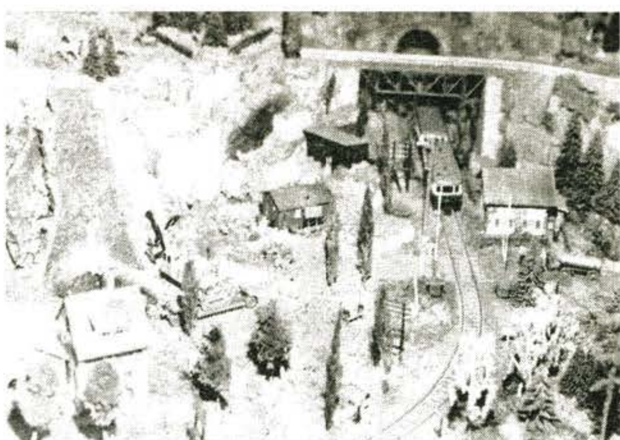


Bild 5 und Bild 6 Weit bekannt ist die AG „Helmut Scholz" Ostritz, die besonders durch groß angelegte Ausstellungen in der Kreisstadt Görlitz von sich reden machte. 15000 Besucher während einer Ausstellung sind keine Seltenheit. Dabei werden nicht nur Gemeinschaftsanlagen oder großflächige Landschaften gezeigt, sondern auch solche, die in eine Neubauwohnung passen würden. Immer anziehend und anregend ist die Anlage von Peter Malossek (in unserer Zeitschrift wiederholt vorgestellt), der sich in seiner Wohnung damit ein eigenes „Dienstabteil" einrichten konnte. Foto: Hanke

---

PETER KLINGST (DMV), Borna

„... auch in Zukunft unsere so erfolgreich begonnene Arbeit weiter fortsetzen..."

Über 10 Jahre sind inzwischen vergangen, seit sich in Borna einige Freunde der Modelleisenbahn zusammenfanden und die Arbeitsgemeinschaft 6/21 gründeten.

Der Anfang war schwer. Einmal fehlte es an geeigneten Räumlichkeiten und zum anderen fehlten die finanziellen Mittel. Aber hier zeigte sich sofort, daß die Interessenten, die sich bei der Gründung zusammengefunden hatten, sehr großes Interesse und viel Liebe zur kleinen Bahn mitgebracht hatten. So wurde auch in kürzester Zeit die erste Hürde, und zwar die Renovierung eines zur Verfügung gestellten Raums, zum Teil mit eigenen finanziellen Mitteln und in vielen freiwilligen Arbeitsstunden, in Angriff genommen. Danach folgten mehrere Arbeitseinsätze an Schwerpunkten in der Stadt Borna, wo die noch fehlenden finanziellen Mittel erarbeitet wurden. Da diese Schwierigkeiten bald überwunden waren, wagten wir uns schon nach kurzer Zeit an die Ausrichtung unserer ersten Modelleisenbahn-Ausstellung. Diese „Erste" war dank der großartigen Unterstützung des Bezirksvorstands Halle, der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" Leipzig, Gruppe Nord, die ebenfalls mit einer Großanlage vertreten war, ein voller Erfolg für unsere noch junge AG.

Da der überwiegende Teil der zu der Zeit aktiven Mitglieder TT-Anhänger waren, entschieden wir uns einstimmig für die Nenngröße TT. Zuerst wurde ein Gleisplan entworfen, der folgende Punkte erfüllen sollte: die Anlage sollte erstens zu jeder Zeit vergrößerungsfähig sein, ohne die gesamte elektrische Anlage verändern zu müssen, des weiteren sollte Zugbetrieb vollautomatisch sowie mit Handbetrieb möglich sein. Die Bauzeit der Anlage sollte zwei Jahre nicht übersteigen. Schon eineinhalb Jahre später konnten wir eine betriebsfähige Anlage der Öffentlichkeit in unserer zweiten gelungenen Modelleisenbahn-Ausstellung vorführen. Danach erhöhte sich auch von Monat zu Monat der Mitgliederstand in unserer AG, denn es hatten doch viele auf der Ausstellung bemerkt, daß auch in Borna sehr aktiv und zielstrebig diesem schönen Hobby nachgegangen wird.

Des weiteren entstanden unter den vielen fleißigen Händen unserer Mitglieder eine größere H0-Anlage sowie eine N-Anlage. Um auch in Zukunft unsere so erfolgreich begonnene Arbeit weiter fortsetzen zu können, wurde erstens ein Patenschaftsvertrag mit dem Bahnhof Borna abgeschlossen, zweitens schlossen wir einen Freundschaftsvertrag mit der AG Altenburg und ein weiterer soll demnächst mit der AG Zeitz folgen. Jährlich führten und führen wir nun in Borna unsere Ausstellung durch, beteiligten uns an Ausstellungen in Altenburg, Zeitz, Dresden, Leipzig und umrahmten mit unserer Großanlage „Kohleversandbahnhof Borna" die 100-Jahrfeier in Colditz (Muldentalbahn).

Im Jahr 1974 wurden wir vom BV Halle mit der Ausrichtung der Bezirksdelegiertenkonferenz beauftragt und da diese zu einem vollen Erfolg für die Mitglieder der AG Borna sowie für alle Beteiligten wurde, vergab der Bezirksvorstand die Vorbereitung der '76er Konferenz ebenfalls an die AG Modellbahn Borna.

Neben der sehr aktiven Arbeit in der AG selbst bauten die Mitglieder im Jahre 1974/75 für das BKK Borna ein Ausbildungszentrum für Beschäftigte im Fahrdienst auf. An dieser Anlage von 18 m Länge werden zur Zeit Stellwerker ausgebildet. (Dieses Ausbildungszentrum kann übrigens nach Voranmeldung jederzeit von allen Interessenten besichtigt werden).

Da auch in den letzten zwei Jahren die Mitgliederzahl ständig wuchs, bildeten wir ab Januar 1976 drei Gruppen. Dies sind einmal eine Pioniergruppe mit einer Stärke von 23 Pionieren im Alter zwischen 6 und 14 Jahren mit Arbeitsraum in einer Bornaer Schule. Eine weitere Gruppe wird von 14...18jährigen Jugendlichen gebildet. Diese Gruppe ist im Kulturhaus „DSF" der Gewerkschaften in Borna untergebracht. Als dritte Gruppe wäre noch der „Stamm" der Bornaer, die Erwachsenen über 18 Jahre, mit einer Stärke von 21 Freunden zu nennen. Diese Gruppe arbeitet ebenfalls im Kulturhaus.

Die Mitgliederstärke unserer Arbeitsgemeinschaft ist ein Beweis dafür, was in 10 Jahren geleistet wurde, um für unsere sinnvolle Freizeitbetätigung zu werben und somit auch für unser Vorbild, die DR, zu interessieren.

STRECKEN-BEGEHUNG

Schriftliche Befehle — Vorsichtsbefehl

Nachdem wir in den beiden letzten Folgen dieser Reihe die schriftlichen Befehle — Befehle A und B — kennengelernt haben, machen wir uns dieses Mal mit der dritten und letzten Art einer schriftlichen Weisung, dem Vorsichtsbefehl, bekannt. Der Vordruck hierfür ist weiß, er trägt oben einen 10 mm breiten vorsignalgelben Querrand, in den die Bezeichnung „Vorsichtsbefehl" eingedruckt ist. Abweichend von den Befehlen A und B enthält der Vorsichtsbefehl darunter in einem vorgedruckten Kasten — bei den beiden anderen Befehlen mußten die Kästen mit dem jeweils gültigen Text erst durch Einrahmen an beiden Seiten vom Ausfüllenden hergestellt werden — Angaben darüber, für welchen Zug/Sperrfahrt der Befehl gilt, ob in einem Bahnhof x oder zwischen zwei Betriebsstellen (**Zugfolge**stellen) bzw. von km x bis km x entweder vorsichtig, vorsichtig mit höchstens x km/h, mit Schrittgeschwindigkeit oder schließlich mit einer Geschwindigkeit von höchstens x km/h zu fahren ist. In etwas größerer Schrift ist darunter gedruckt „Grund Nr. ...*". Das Sternchen verlangt schließlich noch, die Nummer des zutreffenden Grundes anzugeben.

Im mittleren Teil des Befehlsvordrucks sind insgesamt 8 Gründe — die häufigsten — im Wortlaut ausgedruckt. Wir sehen uns das einmal auf dem Bild an, da wir aus Platzgründen diese hier nicht anführen möchten. Unter der Nr. 9 ist schließlich, wie auch bei den beiden anderen Befehlen, das jeweils letzte Feld nur mit Linien versehen, auf die ggf. ein anderer als in den ersten acht Gründen vorkommender geschrieben werden kann.

Den Abschluß des Befehls bilden die üblichen Angaben und Eintragungen, wie Ausstellungsort und -zeit, Datum usw. (s. auch Muster).

Wie der Name dieser schriftlichen Weisung und schließlich auch ihre signalgelbe Kennzeichnung schon ausdrücken, wird sie in besonderen betrieblichen Fällen erteilt, wenn nämlich der Tfz-Führer seine Fahrweise mit besonderer Vorsicht und unter Einhaltung einer entsprechenden Höchstgeschwindigkeit einrichten muß.

Dafür gibt es in der täglichen Betriebspraxis eine ganze Anzahl von Gründen. Treten diese ein, so ist durch den zuständigen Fahrdienstleiter dem Zug ein Vorsichtsbefehl auszuhändigen, der stets zu quittieren ist. Nach den FV der DR (DV 408) „ist ein Vorsichtsbefehl immer dann auszustellen, wenn ein Zug davon benachrichtigt werden muß, daß während der Fahrt besondere Vorsicht geboten, die Geschwindigkeit herabzusetzen oder beides zu beachten ist". Ist der Tfz-Führer aber bereits auf andere Weise davon unterrichtet (z. B. durch die „La", ein Verzeichnis der Langsamfahrstellen von längerer Dauer), dann unterbleibt das Ausstellen eines Vorsichtsbefehls. In der Regel soll ein Vorsichtsbefehl, wenn nichts anderes vorgeschrieben ist, beim letzten planmäßigen Halt übergeben werden. Dann hat aber der ausgebende Fdl die Aushändigung an den Fdl, in dessen Bereich die Vorsicht erheischt wird bzw. im Falle, daß das für die freie Strecke gilt, an den Fdl, der die Fahrt in diesen Abschnitt zuläßt, besonders zu bestätigen.

Aus der Vielzahl der Möglichkeiten, in denen ein Vorsichtsbefehl auszuhändigen ist, wollen wir nur einige wenige auswählen, die man betrieblich auf der Modellbahn nachahmen kann.

Nehmen wir den Grund Nr. 1. Ein Schnellzug (jeder Zug mit über 60 km/h Höchstgeschwindigkeit) soll abweichend von der Bahnhofsordnung an Stelle über das durchgehende Hauptgleis wegen Besetzung desselben ausnahmsweise über ein Überholungsgleis geleitet werden. Er erhält also als Einfahrsignal Hf 2 (Hl 102) anstatt ansonsten Hf 1 (Hl 101). Dieser Zug wird zunächst am Einfahrsignal gestellt (Hf 0/Hl 100), bekommt den Vorsichtsbefehl — was wir uns bei der Modellbahn schenken — und fährt dann mit entsprechender Geschwindigkeit über das Überholungsgleis.

Oder wir nehmen an, auf der freien Strecke sei ein Schienenbruch aufgetreten, der für befahrbar erklärt und zwischenzeitlich durch Langsamfahrsignale angekündigt wurde. In diesem Falle erhalten die Züge einen Vorsichtsbefehl, Grund Nr. 5. Dabei wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit für das Befahren der Gleisstelle von der Bahnmeisterei angegeben.

H. K.

Vorsichtsbefehl — vorsignalgelb

Zug/Sperrfahrt ...483... fährt im Bf ...Bstadt...
zwischen .... und ....
(Zugfolgestelle) (Zugfolgestelle)
von km .... bis km ....
a) vorsichtig | b) vorsichtig mit höchstens ......km/h mit Schrittgeschwindigkeit | c) höchstens ..../..km/h
Grund Nr. 3 *)
*) Nummer des Grundes angeben

1. Zug fährt auf Signal Hf 2/Hl 102
2. Signalabhängigkeit aufgehoben
3. Einfahrweg ist — teilweise besetzt — in Durchrutschweg besetzt — Stumpfgleis
4. Erster Zug nach Gleissperrung wegen Oberbauarbeiten
5. Bauarbeiten — Oberbauzustand
6. Rotte — Schneeräumungsrotte — Tunnelrotte nicht verständigt
7. Wegübergang — voraussichtlich — nicht gesichert
8. Verständigung zwischen den Zugmeldestellen gestört. Fahren auf Sicht!
9. ....

Bstadt, den 28. 3. 1966 13 Uhr 03 Min.
(Stempel)
Der Fahrdienstleiter ...gez. Krause, i. A. Braun, Zf...

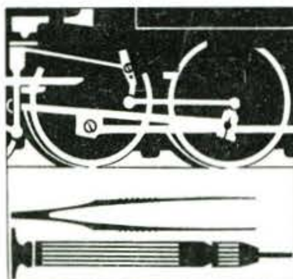
.......Ausfertigungen erhalten ....
(Zf/Tf)

Nichtzutreffendes im umrahmten Teil und im angegebenen Grund schräg streichen.

408 15 Vorsichtsbefehl 1/3A 4Bk 100
408 15/1 desgleichen 1/3A 4Bk 25

Nr. 05

Anmerkung: Mustereinträge für Befehlsausfertigung am Signalfernsprecher



KLAUS MÜLLER (DMV), Leipzig

Wie warte, pflege und repariere ich Modellbahntriebfahrzeuge und elektromagnetisches Zubehör? (18)

6.1.4. H0-Diesellokomotive der BR 120

Dieses Modell wird vom VEB EBM Zwickau hergestellt. Bei seiner Konstruktion wurden neue Wege beschritten, um z. B. eine größere Ballastmasse einzubauen und damit die Lauf- und Zugeigenschaften zu verbessern. Nur bei der ersten Serie verzichtete der Hersteller auf Haftradsätze, denn das große Gesamtgewicht ergab ausreichende Zugkräfte. Da aber im Drehgestell nur jeweils zwei Achsen angetrieben sind, konnte das große Drehmoment des in dieser Modellbaureihe erstmals eingebauten Motors M 6 nicht voll ausgelastet werden, d. h. die Räder rutschten durch. Von den mittleren Radsätzen wird kein Strom abgenommen, und sie sind dann ab der Folgeserie mit Haftreifen ausgerüstet. Damit ist die BR 120 unter den H0-Diesellok-Modellen das stärkste „Pferd", die BR 130 einbezogen!

Bei der Konstruktion sind aber die Grundprinzipien der EBM-Modelle beibehalten worden. Das Oberteil ist mit einer Zylinderkopfschraube M2 × 12 mm befestigt. Unter dem „Hut" sieht das Lok-Modell allerdings etwas anders aus, als die bisher beschriebenen Triebfahrzeuge. Ein über die ganze Länge des Rahmens reichendes Gewicht aus Schwermetall verdeckt den gesamten Antrieb. Gehalten wird das Gewicht von der darüber liegenden Schaltplatte. Von ihr wird, mit den seitlichen Klammern, auch der Motor gehalten; außerdem dient sie der Stromübertragung. Störschutz und Beleuchtung mit Lichtwechsel sind auf dieser Schaltplatte ebenfalls untergebracht. Die Drehgestelle, sie gleichen in ihrem Aufbau denen der Modelle 110 und 118, sind mit Plaste-Haltebügeln im Rahmen befestigt. Mittels einer Kardanwelle wird die Kraft des Motors vom Mitnehmer am Motor zum Vorgelegezahnrad der Antriebsgestelle übertragen. Der Aufbau ist also wieder sehr einfach gehalten und dadurch sind auftretende Fehler leicht zu beheben.

Das Oberteil ist durch die Schraube im Dach sicher befestigt und hat auch wieder die über den Rahmen ragenden Schürzen mit den jetzt allgemein verwendeten Plastepuffern. Innen sind die Lichtleitstäbe für das Dreilicht-Spitzensignal eingeklebt; andere Details sind ebenfalls gesondert angebracht. Nach dem Entfernen des Gehäuses wird weiter keine Schraube sichtbar! Deshalb stellt man das Lokomotivmodell zunächst auf eine feste Unterlage. In der Mitte halten je rechts und links ein Spannbügel die Druckplatte. Sie ist unter den Stromschienen der Schaltplatte durchgesteckt und in ihr ist das M2-Gewindeloch zur Befestigung des Gehäuses angebracht. Die beiden Spannbügel finden ihr Gegenlager in den Ausbuchtungen in der Mitte des Grundrahmens. Um das Modell weiter auseinander nehmen zu können, sind die beiden Spannbügel und die Druckplatte, mit einem Schraubendreher als Hebel, abzunehmen. Jetzt können Schaltplatte und Ballast senkrecht nach oben entfernt werden. Weil der Motor nur durch den Ballast und die Schaltplatte festgehalten wird, ist die Demontage dieser Teile nur in der waagerechten Lage des Grundrahmens auszuführen, da sonst der Motor und die Antriebselemente schnell herausfallen. Die Lokomotive ist schon fast vollständig zerlegt, wenn Motor und Kardanwellen entfernt sind; es bleiben nur noch die Antriebsgestelle im Rahmen. Nach Abziehen der Plastebügel unter gleichzeitigem, leichtem Zusammendrücken sind dann auch die Drehgestelle abnehmbar.

Auf der Schaltplatte ist die gesamte elektrische Ausrüstung zusammengefaßt. Vier lange, unten U-förmig umgebogene Kontaktbleche nehmen den Strom direkt von den Schleifern in den Drehgestellen ab. Die Kontaktbleche sind mit den auf der Schaltplatte liegenden zwei Stromschienen vernietet. Diese ebenfalls U-förmig gebogenen Schienen verstärken außerdem noch den Kunststoffrahmen der Platte. Unter den Stromschienen sind die beiden Haltebleche für die Kleinglühlampen angenietet; die Glühlampen schiebt man seitlich ein. Die Stromzuführung zum Mittelkontakt erfolgt mit einem extra befestigten Federblech, das über eine Schaltdiode GAY 60 mit der jeweils anderen Stromschiene als das Halteblech verbunden ist. An den nach unten gebogenen Laschen der Stromschienen sind die Entstördrosseln angelötet, die in den zwei Kontaktfedern für die Motorstromzuführung eingelötet sind, um durch eine gute mechanische Befestigung Drahtbrüche zu vermeiden. Der Stromfluß ist einfach zu beschreiben: Von den beiden rechten Schleifern

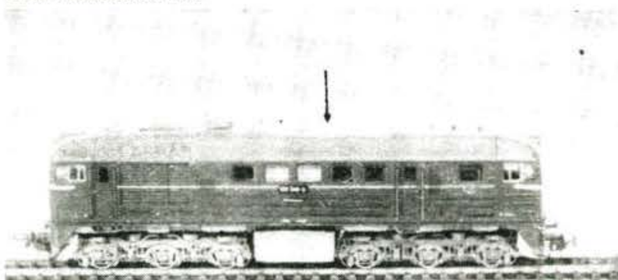
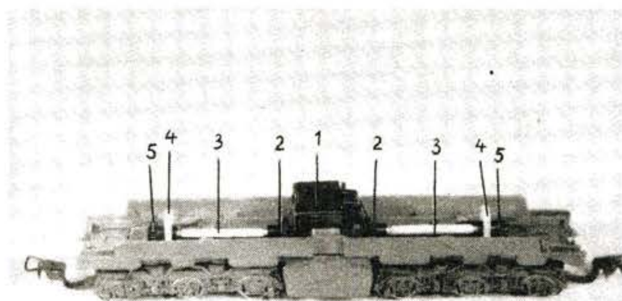


Bild 107 Ansicht des Modells der BR 120 in der Nenngröße H0
Pfeil = Gehäuseschraube



Bild 108 Fahrgestell des Diesellok-Modells mit Gewicht und Schaltplatte...
1 = Spannbügel; 2 = Druckplatte mit Gewinde für Gehäuseschraube; 3 = Schaltplatte; 4 = Ballast; 5 = Rahmen



Der Motor sitzt dann gerade und hat nur seitlich nach der Rahmenwange Bewegungsfreiheit (Kippen), die nach Aufsetzen des Ballasts beseitigt ist. Da unter dem Ballast die Kontaktstellen nicht kontrolliert werden können, erfolgt eine Überprüfung ohne Gewicht vor dem Zusammenbau, d. h. die Schaltplatte wird auf den Rahmen leicht aufgesetzt. Die Kontakte zu den Schleifern und zum Motor überprüft man nur visuell, denn das Anlegen einer Spannung kann zum Verkanten oder sogar zum Herausspringen des Motors führen. Danach kann dann der Ballast wieder aufgelegt und die Schaltplatte montiert werden, beide zusammen werden durch die Spannbügel am Rahmen befestigt. Die Spannbügel legt man zuerst unten am Rahmen an und schappt sie dann auf die Druckplatte (Fahrwerk ist betriebsfähig).

Bild 109 ... hier ohne Gewicht und Schaltplatte
1 = Motor Typ 6; 2 = Mitnehmer; 3 = Kardanwelle; 4 = Haltebügel für Drehgestell; 5 = Zwischenzahnrad

Motor Typ M6
Mitnehmer 6-9
Kardan 21-05
Schleifer 21-074
Mitnehmerrad 19-WT
Rahmen 21-04
Flanschlager 12 WT mit Stahlkugel
Radsatz m. Schneckenrad 10 WT
Verschlußplatte 21-073
Antriebswelle 21-075
Radsatz m. Schneckenrad u. Haftbelag 10a WT
Getriebegehäuse 21-17 / 21-171
Radsatz 18 WT
Motorwanne des Rahmens

Bild 110 Getriebeschema der Modellok (M 1:1)

über die Kontaktfedern zu der Stromschiene rechts und die rechte Drossel weiter zu der Motorkontaktfeder. Diese ragt durch eine Aussparung des Ballasts und drückt oben auf die rechte Kohlebürstenfeder. Nach „vollbrachter Arbeit" im Motor fließt der Strom links über die gleichen Bauelemente zurück.
Fehler in der Motorstromzuführung sind in den meisten Fällen auf verbogene Kontakte zurückzuführen. Sie treten häufig nach einer Demontage und nachfolgendem Zusammenbau auf: Die vier senkrechten Kontaktfedern sind zu weit nach innen gebogen — die gegenüberliegenden können leicht V-förmig stehen, durch Ballast und Rahmen erfolgt die richtige Führung auf die Schleifer. Es kann auch beim Aufsetzen der Schaltplatte zu einem Kurzschluß kommen, wenn sie nämlich nicht richtig, sondern seitenverkehrt aufgesetzt wurde. Der Kurzschluß wird entweder vom Ballast ausgelöst — in zwei der Durchbrüche sind noch Spritzreste von der Herstellung — oder die Kontaktfedern drücken auf das Motorblech. Sind dadurch die Kontakte zur Motorstromzuführung verbogen worden, muß man sie neu justieren. Mitunter wird auch der Motor falsch eingesetzt, entweder mit den Kohlefedern nach unten oder seitenverkehrt. Dann funktioniert zwar der Lichtwechsel, aber das Lok-Modell fährt nicht. Schaltplatte und Ballast müssen wieder abgenommen werden und danach ist die Lage des Motors zu überprüfen. Ein mit den Kohlefedern nach unten eingebauter Motor sitzt straff im Rahmen, ist er seitenverkehrt eingebaut, liegt die Bürstenseite etwas tiefer. Der Motor M 6 ist richtig eingebaut, wenn die Auskerbung des Motorblechs in der entsprechenden Kerbe im Rahmen liegt.
Häufig treten Kurzschlüsse nur in einer Fahrtrichtung auf. Eine Glühlampe hat durch Kurzschluß eine Diode zerstört, oder die Glühlampe ist herausgerutscht bzw. es wurde vergessen, sie einzusetzen. Auch dann ist eine (oder alle beide) Dioden entzwei. Ist eine Diode gleichen Typs nicht zur Hand, sind auch andere Typen verwendbar, z. B. GY 100 oder die Basteltypen. Eine geprüfte Glühlampe ist einzubauen, bei Verwendung der Originaldiode GAY 60 eine Glühlampe 16 V/0,05 A. Beim Einbau anderer Dioden ist beim Aufsetzen der Schaltplatte auf die richtige Lage der Diode zu achten, damit die Anschlußdrähte keinen erneuten Kurzschluß verursachen.
Beide Antriebsgestelle gleichen in der Bauart denen der BR-110/118-Modelle, was den Antrieb betrifft. In der Montage unterscheiden sie sich, ebenso in der Anbringung der Schleifer. Bei dem hier beschriebenen Modell sind die Achsblenden gleich am Getriebegehäuse mit angespritzt, es ist ein komplettes Teil. Radsätze und Schleifer hält die Verschlußplatte in ihren Lagern. Wer die Getriebegehäuse aufmerksam von oben betrachtet, sieht die geprägten Ziffern 1 und 2. Damit unterscheiden sich die Drehgestelle in den Details der Achsblenden; im Aufbau und in der Funktion gleichen sie sich. Demontiert ist ein solcher Antrieb sehr schnell: Nach Lösen der beiden die Verschlußplatte haltenden Schrauben kann diese abgehoben werden. Um ein Antriebsgestell auseinanderzunehmen, ist es vom Triebwerk — wie bereits beschrieben — abzubauen. Das ist unbedingt nötig, denn beim Lösen der hinteren Schraube fällt eine Spezialmutter ab und diese ist nur bei ausgebautem Gestell später wieder anzubringen. Hebt man die bis jetzt

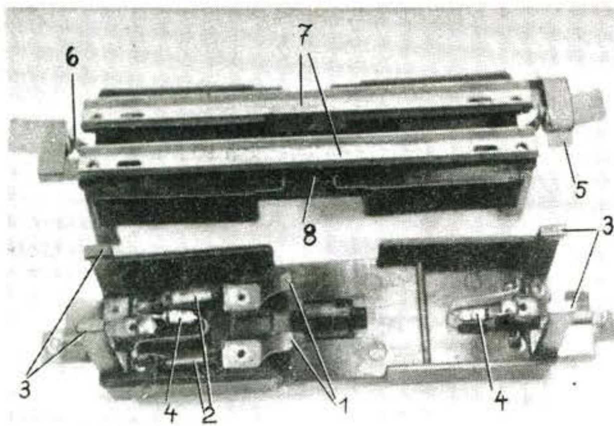


Bild 111 Schaltplatte des BR-120-Modells
1 = Motorkontaktfedern; 2 = Drosseln; 3 = Kontakte für Schleifer; 4 = Schaltdiode; 5 = Lampenhalter; 6 = Lampenkontakt; 7 = Stromschiene; 8 = Aussparung für Druckplatte

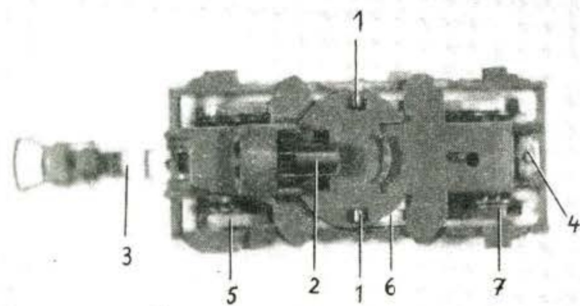
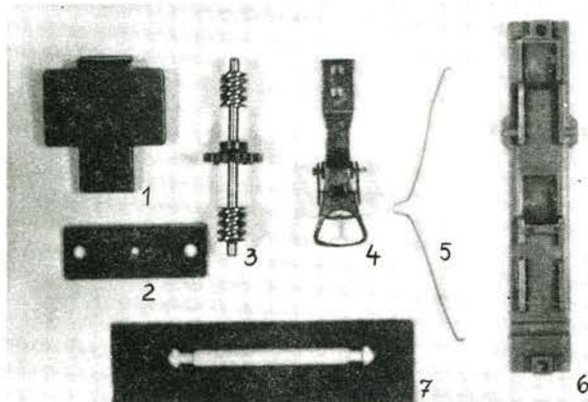


Bild 112 Drehgestell (Antriebsgestell) des H0-Modells
1 = Schleifer; 2 = Vorgelegezahnrad; 3 = Kupplung; 4 = Spezialmutter; 5 = Radsatz mit Schneckenrad; 6 = Radsatz mit Schneckenrad und Haftbelag; 7 = Radsatz ohne Schneckenrad



festgehaltene Verschlußplatte ab, drücken die Schleifer die beiden äußeren Radsätze aus ihren Lagern. Nachdem auch der mittlere Radsatz herausgenommen ist, sind Schleifer und Schneckenwelle mit ihren Lagern zugänglich. Der Aufbau wird, wie bereits beim Modell BR 110 beschrieben, ausgeführt, nur das hintere Lager wird nicht befestigt, denn die Verschlußplatte hält es in seinem Sitz. Wird ein Lager erneuert, ist die Stahlkugel 1/16 Zoll nicht zu vergessen! Die Schleifer sind symmetrisch und ebenfalls nur in die Aussparungen des Getriebegehäuses eingelegt, wobei die Spitzen nach innen zeigen. In die Mitte — also ohne Kontakt zu den Schleifern — gehört der Radsatz mit Schneckenrad und Haftbelag, vorn der Radsatz mit Schneckenrad, aber ohne Haftbelag und hinten — außerhalb des Bereichs der Schneckenwelle — der Radsatz ohne Schneckenrad. Der Einbau gestaltet sich etwas schwierig, zumal beim Einbau neuer Schleifer, da diese die äußeren Radsätze immer wieder aus ihren Lagern drücken. Mit der Verschlußplatte wird der vordere Radsatz im Lager gehalten, dann erst der hintere eingesetzt und in sein Lager gedrückt. Zylinderkopfschrauben M2 × 6 mm befestigen in Verbindung mit den beiden Spezialmuttern die Verschlußplatte. Mit der vorderen Schraube wird die Kupplung befestigt. Der durch die Schleifer und die Lager gegebene Federweg des hinteren Radsatzes ermöglichen diesem eine gute Gleislage und damit verbunden eine gute Stromaufnahme. Der Haftradsatz wird damit zum Drehpunkt des Antriebsgestells in der Längsachse; er hat somit immer den größten Druck auf dem Gleis. Aus diesem Grund und weil mit dem Haftreifen kein Strom übertragen werden kann, muß dieser Radsatz als mittlerer Radsatz eingebaut werden. Beim Einbau als erster Radsatz zerstören die spitzen Schleiffedern den Haftbelag. Wichtig ist auch die Kontrolle des Drehbegrenzungszapfens im hinteren Drittel des Antriebsgestells. Ist er abgebrochen, wird das Drehgestell bei einer Entgleisung zu weit gedreht und damit die Kardanwelle aus dem Eingriff gebracht. Ölen der Rad- und Schneckenwellenlager beim Zusammenbau ist selbstverständlich, ebenso wie das seitenrichtige Aufsetzen des Oberteils, damit die Stufen der Türen ihre Fortsetzung in den Stufen an den Drehgestellen finden. Die Türen im Oberteil sind nicht seitengleich!

Weitere wichtige, nicht abgebildete Ersatzteile sind:

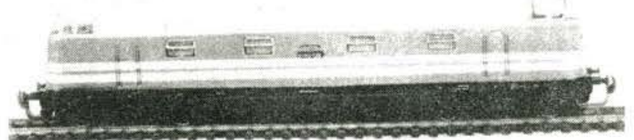
21 — 01 Oberteil
21 — 02 Schaltplatte
21 — 03 Ballast
21 — 04 Rahmen
21 — 171 Getriebegehäuse I
21 — 271 Getriebegehäuse II
21 — 17 Drehgestell I
21 — 27 Drehgestell II
16 WT Mutter.

Bild 113 Ersatzteile für das Lokmodell
1 = Spannbügel 21-06; 2 = Druckplatte 21-021; 3 = Antriebswelle 21-075; 4 = Kupplung 21-072; 5 = Schleiffeder 21-074; 6 = Verschlußplatte 21-073; 7 = Kardanwelle 21-05

Betrifft: 17. Folge von „Wie warte, pflege und ...“

Im Heft 10/77 unserer Fachzeitschrift wurde anstelle des Bildes 100 versehentlich das Bild 101 nochmals abgedruckt. Wir bitten, diesen Fehler zu entschuldigen!

Nebenstehend veröffentlichen wir deshalb das richtige Bild 100 in der entsprechenden Größe, so daß es ggf. ausgeschnitten und an die Stelle des falschen Bildes geklebt werden kann.



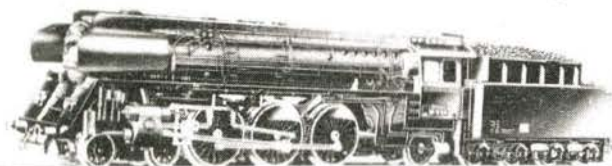
Ing.-Ök. Journalist HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin

NEUHEITEN von der Leipziger Herbstmesse 1977

Die diesjährige Herbstmesse in Leipzig schloß am 11. September wieder einmal für ein halbes Jahr ihre Pforten. Viele Modellbahnfreunde zog es natürlich, wie immer, wieder in das Messehaus „Petershof“, in dem traditionsgemäß die Spielwarenindustrie der DDR ihre Leistungsstärke unter Beweis stellt und wo auch die Betriebe der Erzeugnisgruppe „Modellbahnen, Modellbau und Zubehör“ vertreten sind.

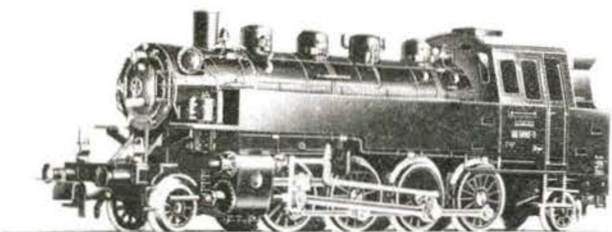
Die Modellbahnindustrie stellte, wie auch bereits auf den Messen in der letzten Zeit, ihre Erzeugnisse in einem repräsentativen Kollektivstand aus. Die beiden großen Vorführanlagen in TT und H0, fast ununterbrochen im Betrieb, bildeten für viele einen besonderen Blickfang. Auf der Ho-Anlage waren auch unter anderem die beiden neuen Triebfahrzeuge der Dampflokomotivbaureihen 01^5 von PIKO und 86 von EBM im Einsatz. Erstere ist ja bereits in der Ausführung mit einem Öltender zum Preis von 89.00 M im Handel erhältlich und wurde auch in dieser Fachzeitschrift ausführlich besprochen. Das Modell der BR 86 hingegen ist völlig neu. Es handelt sich um eine vorzügliche Nachbildung der beliebten vielfältig einsetzbaren 1'D1'-Einheitstenderlokomotive. Es ist eine völlige Neuentwicklung, also nicht etwa, wie man vermuten könnte, auf der Basis der EBM-64 aufgebaut. Da wir auch dieses schöne Modell bereits einem Test unterziehen konnten, der ausführlich das Fahrzeug beschreibt und in Kürze erscheint, wollen wir hier auf weitere Einzelheiten über dieses Modell verzichten. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses für dieses Heft war das neue H0-Triebfahrzeug auch schon vereinzelt im Handel erhältlich.

In letzter Zeit wurden wir wiederholt von Lesern nach der 01^5-Ausführung mit Kohlentender befragt. Dieses Modell erschien nun als Neuheit. Die detaillierte Gestaltung des Tenderoberteils entspricht in Güte und Qualität voll und ganz dem bereits bekannten Öltender. Voraussichtlich können die H0-Modelleisenbahner ihren Triebfahrzeugpark im nächsten Jahr mit diesem neuen Modell ergänzen. Des weiteren war aber auch noch, für viele unerwartet, die 01^5 mit Boxpok-Treib- und Kuppelrädern als Neuheit zu sehen, die ebenfalls zu gegebener Zeit erhältlich sein wird. Beim Vorbild wurden bekanntlich anfangs zehn Lokomotiven mit diesen kompakten Radsätzen — für deutsche Lokomotiven ungewohnt — ausgerüstet, die aber später dann



1

Bild 1 Die Schnellzug-Dampflokomotive der BR 01^5 mit Kohlentender als PIKO-Modell. Während das schon erhältliche Modell mit Öltender vorbildgemäß eine Loknummer trägt, die mit 01 05 beginnt, was auf Ölfeuerung hinweist, hat dieses Modell eine Loknummer mit 01 15 anfangend, wobei die Ziffer 1 aussagt, daß es sich um eine Maschine mit Rostfeuerung handelt.



2

Bild 2 Und so gut schaut das neue H0-Modell der BR 86 der DR, Hersteller EBM Zwickau, aus. Man beachte die zahlreichen Einzelheiten!



3

Bild 3 Das ist der Inhalt des PIKO-Bausatzes „Bogenträgerbrücke“, mit dem sich eine komplette Brücke anfertigen läßt.

4



Bild 4 Für TT wird dieser kleinere Fachwerk-Güterschuppen das VERO-Sortiment bereichern

5



Bild 5 Ebenfalls von VERO ist dieser einständige Oldtimer-Lokschuppen in TT

6

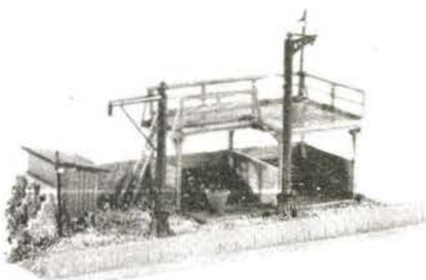


Bild 6 Zu diesem passend kommt außerdem noch von VERO diese einfache Bekohlungsanlage (Sturzbühne) heraus

wieder mit Speichenrädern versehen wurden. Im Jahre 1973 liefen als letzte Boxpok-Maschinen die 01 503 und 507. Es ist aber anerkennenswert, daß PIKO das schöne Modell auch in dieser Ausführung herausbringt, die bestimmt viele Freunde finden wird.

Vom VEB K PIKO war ferner eine wichtige Neuheit in Form zweier Brückenbausätze zu sehen. Man griff dabei auf die seit Jahren bekannten Brückenbauelemente aus dem TT-Sortiment zurück (Bogen- bzw. Kastenträger, Brückenpfeiler in Quaderbauweise, sämtlich aus Plaste), entwickelte aber für die Baugröße H0 die Fahrbahn neu. Mit diesen Bausätzen können recht variabel nach eigenen Vorstellungen und Erfordernissen Bogenträger- bzw. Kastenträgerbrükken zusammengestellt werden. In der Vergangenheit verwendeten schon viele H0-Freunde diese Teile, wobei sie für den Bau der Fahrbahn selbst Wege suchen mußten. Das erspart nun diese Neuheit.

Für die Freunde der Nenngröße TT gab es dieses Mal kein neues Fahrzeug, weder Lokomotive noch Wagen, dafür aber wiederum einige recht schöne Gebäudebausätze. So erscheint von VERO ein kleinerer älterer Güterschuppen in Fachwerkmanier, der zum Empfangsgebäude „Moorbach" paßt. Dieses Modell benötigt eine Grundfläche von 195 mm × 130 mm × 55 mm. Weiterhin ist ein Oldtimer-Lokschuppen für Nebenbahnen, einständig, bewegliche Torflügel, neu im VERO-Sortiment. Zugehörig zu diesem Lokschuppen kommt außerdem noch eine Bekohlungsanlage neu heraus. Auch sie wurde einem existenten Vorbild genau nachgestaltet und stellt eine im ehemaligen Nebenbahnbetrieb, heute immer seltener werdende Sturzbühne dar. Die beiden zuletzt erwähnten Bausätze gehören ebenfalls zum Bahnhofssortiment „Moorbach" als Ergänzung zu einem stilechten kleinen Bahnhof.

Auch der VEB Mamos war in der Zwischenzeit nicht untätig; er brachte folgende Neuheiten heraus: Einen kleinen Bausatz für zwei Garagen (TT), ein Landwarenhaus mit Wohnung und rückseitiger Laderampe, Fahrradständer mit Fahrrad und mit Sonnenblende für das Schaufenster (TT), ein Dorfgasthaus „Zur Linde" mit angebautem Saal und kleinem Vorgarten (TT) sowie schließlich noch ein modernes Einfamilienhaus „Elke" mit Veranda, Blumenfenster und Sonnenschirm (TT). Sämtliche Gebäudemodelle beider Hersteller sind in der bekannten Vollplasteausführung und nur als Bausätze erhältlich.

So erfreulich dieses Neuheitenangebot auf dem Zubehörsektor ist, so möchten wir die Hersteller bei dieser Gelegenheit doch noch einmal dazu anregen, sich mehr solchen Bausätzen zu widmen, die Verladeanlagen, Kies- und Sandwerke, möglichst funktionsfähig, usw. nachbilden. Unseres Wissens und unserer Erfahrung nach suchen viele Modellbahnfreunde, gleich welcher Baugröße sie bevorzugen, gerade solches Zubehör. Zu einem Kieswerk oder dergleichen gehört auch ein Anschlußgleis, und das bringt eine weitere beliebte Rangiermöglichkeit und damit Abwechslung in den Modellbahnbetrieb.



7



8



9



10

Bild 7 Diesen Bausatz (TT) für zwei Garagen — sie können wie auf dem Bild als Doppelgarage oder aber auch einzeln aufgebaut werden — reihte Mamos in sein Sortiment neu ein

Bild 8 Ferner stellte Mamos eine ländliche Kaufhalle (Landwarenhaus) in TT neu vor

Bild 9 Hübsch ist auch dieses neue TT-Dorfgasthaus mit Saalanbau und kleinem Vorgarten von Mamos

Bild 10 Und der Gebäude für TT nicht genug, brachte Mamos schließlich noch ein Einfamilienhaus „Elke" neu heraus. Fotos: Werkfotos

WISSEN SIE SCHON ...

● **... das Neueste von der BAM?**
65 000 Arbeiter, Techniker und Ingenieure, die gegenwärtig an der Baikal-Amur-Magistrale (BAM), dem Bau des Jahrhunderts, arbeiten, haben bereits über 1600 km Eisenbahnstrecke und die dazu parallel verlaufende Autostraße vorbereitet. Im Rahmen des Bauvorhabens der BAM konnte der Abschnitt BAM (Station der Transsibirischen Eisenbahn) — Tynda schon am 9. Mai 1975 dem Verkehr übergeben werden. Die Inbetriebnahme aller anderen Strecken soll nach folgendem Terminplan geschehen: 1977: Ust-Kut—Baikal, 1978: Tynda—Berakit und 1982: Lena—Komsomolsk (Amur).
Zwischen der Stadt Komsomolsk am Amur und der Station Amgun, westlich von Urgal, wurden bisher über 100 km Gleise verlegt. Damit war die '76er Jahresverpflichtung der betreffenden Kollektive vorfristig eingelöst.
Bestarbeit zeichnete in den zurückliegenden Monaten die Baukolonnen aus, die die Wege zum Sewero-Muisskij-Tunnel bahnten. Die Ausschachtungsarbeiten sind dort inzwischen in vollem Gange.
An der BAM wurden seit Baubeginn mehr als 1500 km Schneisen geschlagen, über 1400 km Autostraße gebaut und auf mehr als 500 Kilometern der Trasse Gleise verlegt. Über Flüsse, Schluchten und Bäche in z. T. erdbebengefährdeten Gebieten müssen etwa 180 Brücken errichtet werden, darunter die 1,5 km lange Stahlbrücke über den Amur. Sieben Gebirgszüge (500 km Länge), 600 km Sümpfe und 200 km Dauerfrostboden müssen zu alledem noch bezwungen werden. Zahlreiche kleinere Tunnel und der 15 km lange Tunnel durch das Muisskij-Gebirge (Vergleich: Gotthard-Tunnel = 14,9 km Länge) sind zu errichten bzw. zu bohren sowie etwa 200 Bahnhöfe zu bauen. Außerdem ist noch das zweite Gleis von Taischet nach Lena (720 km) zu verlegen. In der BAM-„Hauptstadt" Tynda leben heute schon etwa 30 000 Menschen. Die Baufachleute errichteten bisher einige 9geschossige Wohnhäuser, eine Oberschule für etwa 1000 Schüler, einen Kindergarten und eine Poliklinik. Im Bau befinden sich z. Z. der Bahnhof, ein großes, modernes Krankenhaus und ein Dienstleistungsbetrieb. Ein 70 km langes Verbindungsgleis zwischen den Stationen Tajura (Swjosdny) und Nebel wurde vorfristig fertiggestellt. Fahrgäste des ersten Zuges waren Bestarbeiter. Die BAM-Kollektive verpflichteten sich, den Jahresplan 1977 im Westabschnitt der Trasse bereits bis zum 60. Jahrestag der Oktoberrevolution zu erfüllen und zusätzlich 26 km Schienenweg fertigzustellen.
Der Beginn des fahrplanmäßigen Betriebs auf der gesamten 3145 km langen Baikal-Amur-Magistrale ist für das Jahr 1983 vorgesehen.

Kau - r.

● **daß es gerade die Eisenbahner der Sowjetunion waren, die vom ersten Tage des Bestehens des Sowjetlandes an immer dann in der ersten Reihe marschierten, wenn es darum ging, für ihre Heimat besondere Leistungen zu vollbringen oder Arbeitserfolge aufzuweisen?**
Und allen voran standen stets die Eisenbahner des Moskauer Knotenpunkts, was wir an einigen geschichtlichen Ereignissen nachweisen möchten.
Im Jahre 1917 nahmen sie aktiv am bewaffneten Aufstand teil, aus den Reihen der Eisenbahner der Werkstätten von Perowo kämpften zahlreiche als Rotgardisten an der Kreml-Mauer, während Eisenbahner vom Rangierbahnhof Moskau und vom dortigen Bahnbetriebswerk in der Lefortowa-Straße ihren Mann standen.
Im Jahre 1919 ergriff das Kollektiv des Bw Moskau-Rangierbahnhof die Initiative und führten den ersten kommunistischen Subbotnik im Lande durch. Dieser wurde der Nachwelt dadurch bekannt, daß ihn W. I. Lenin als „Großen Beginn" bezeichnete. Im April des Jahres 1959 wurde übrigens die Dampflokomotive OW-7024 auf dem Gelände des Bw Moskau-Rangierbahnhof als Denkmalslokomotive aufgestellt. Das war diejenige Maschine, die damals während des ersten Subbotniks repariert worden war.
In den Jahren 1921—1927 gingen die Moskauer Eisenbahner mit großem Arbeitsenthusiasmus daran, die durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogenen Bahnanlagen und Fahrzeuge wieder instandzusetzen. Und im Juli 1926 waren es Komsomolzen des Bahnhofs Moskau der Moskau-Kasaner Eisenbahn-Verwaltung, die als erste eine Stoßbrigade bildeten.
In den Jahren 1928—1932 wurde von den Moskauer Eisenbahnern der sozialistische Wettbewerb eingeführt und über das ganze Sowjetland verbreitet.
Im Zeitraum von 1933 bis 1937 waren es wiederum Eisenbahner aus Moskau, die beispielhaft wirkten: Der Lokführer W. I. Kabanow fuhr als erster einen Schwerlastzug und S. P. Troitzkaja ergriff als Frau die Initiative, um die Frauen aufzurufen, die Führung einer Lokomotive meistern zu lernen.
Sofort nach Beginn des Großen Vaterländischen Krieges 1941 standen die Eisenbahner erneut heldenhaft für die sowjetische Heimat ein. Bekannt wurde besonders der Lokführer A. I. Sharinow, der unter einem Bombenhagel Hunderte von Sonderzügen zur Versorgung der Roten Armee an die Front fuhr. Für seine besonderen Verdienste wurde der Lokführer I. F. Panin als „Held der sozialistischen Arbeit" ausgezeichnet.
Eine wichtige Arbeit leistete der Bahnhof Perowo, dessen Kollektiv für seine Verdienste bei der Unterstützung der kämpfenden Front vom Staatlichen Verteidigungskomitee mit einem Ehrenzeichen geehrt wurde.
Aber auch nach dem letzten Weltkrieg ragten Eisenbahner unter den sowjetischen Werktätigen besonders heraus, indem sie beispielhafte Arbeitsleistungen vollbrachten. Darunter war auch der Lokführer W. G. Blashenow vom Bw Moskau-Rangierbahnhof, der als Initiator der 500er-Bewegung auftrat. Zusammen mit seinem Heizer A. Hasarow fuhr er Tag und Nacht mit seiner Lokomotive bis zu 500 km. Gemeinsam mit dem Dispatcher K. P. Korolew erhielt er 1950 dafür das Ehrenzeichen des Staatspreises.
Und so setzen sich die vorbildlichen Taten Moskauer Eisenbahner durch den Verlauf der Jahre bis in die jüngste Zeit hinein fort. 1958 ging von dort aus der Aufruf, die Arbeit nach dem Prinzip der kommunistischen Arbeit zu verrichten, dem bald das ganze Land folgte.
Das Bw Rybnoje beschritt als erstes den Weg, die Wissenschaftliche Arbeitsorganisation anzuwenden. Am 9. April 1968 wurde das Bw Moskau-Rangierbahnhof für seine großen Leistungen auf Beschluß des Präsidiums des Oberstes Sowjets mit dem Lenin-Orden ausgezeichnet. Und 1976/1977 übernahmen die Kollektive der Bahnhöfe Moskau-Güterbahnhof die Verpflichtung, den Plan für zwei Jahre des Fünfjahrplanzeitraums schon bis zum 60. Jahrestag der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution zu erfüllen.

H. K.

● daß die Lokomotivfabrik Nowotscherkassk (UdSSR) Elloks mit 84-Mp-Dienstgewicht und 160-km/h-Höchstgeschwindigkeit an die Finnischen Staatsbahnen liefert?
Die Fahrmotoren für die Loks werden in Finnland hergestellt. Eingesetzt werden die Elloks auf der 364-km-Fernbahn Helsinki—Riihimäki—Seinäjoki, die die erste größere elektrisch betriebene Strecke der Finnischen Staatsbahnen ist. Bisher waren nur kürzere Teilstrecken im Vorortverkehr um Helsinki elektrifiziert.

r.

● daß sich das Kollektiv der Moskauer Eisenbahndirektion verpflichtete, bis zum 7. November 1977 zusätzlich zum Plan 800 000 Tonnen und im

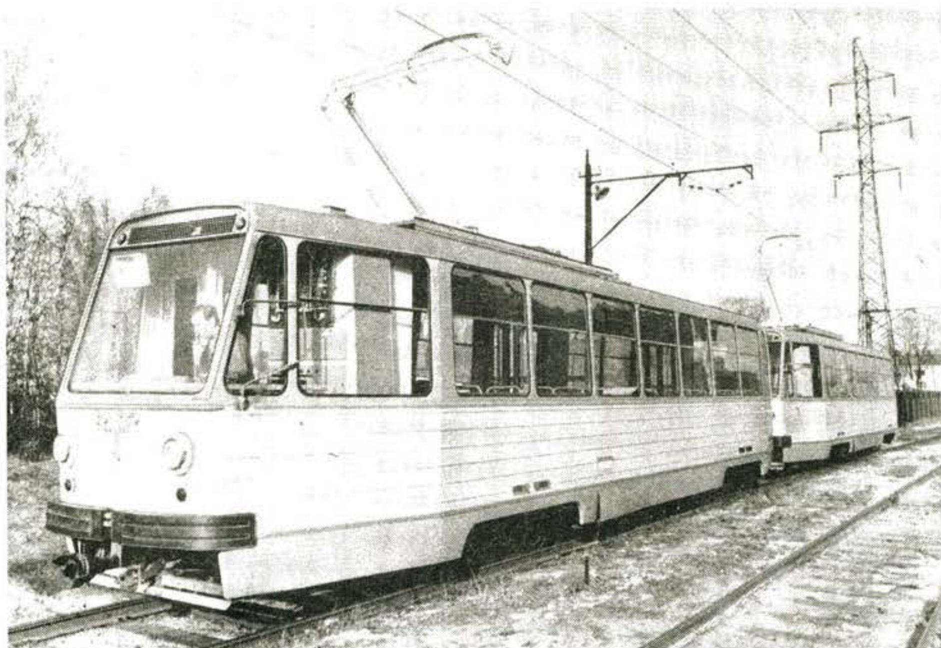
In der Umgebung von Chabarowsk wird gegenwärtig die neue schwere Diesellokomotive 2TE-116 getestet. Die von den Woroschilowgrader Lokomotivbauern entwickelte und gebaute Lok ist für den Einsatz auf der Baikal-Amur-Magistrale bestimmt. Auf der Grundlage der Testwerte werden die mit der Erprobung beschäftigten Wissenschaftler und Ingenieure Empfehlungen ausarbeiten, wie die Diesellok weiter verbessert werden kann.

Foto: ADN-ZB/TASS (R 0305/11 N)



WISSEN SIE SCHON ...

ganzen Jahr eine Million Tonnen Güter abzufertigen?
Es wurde beschlossen, die Wagenumlaufzeit im Vergleich zu den Vorgabewerten um eine halbe Stunde zu verringern, die Auflage für die Beförderungsleistung der Lokomotiven mit 1000 Bruttotonnenkilometer zu überbieten und die statische Belastung des Wagens um 100 Kilogramm zu erhöhen. Weiterhin sind geplant, die Beförderungsleistung um 4,1 Prozent anstelle der 3,9 Prozent laut Plan zu steigern und zusätzlich die Transportselbstkosten um 0,1 Prozent zur Auflage zu verringern.
r.



Bei den Rigaer Waggonbauern besteht eine „eiserne" Tradition: Jedes Jahr wird eine Neuheit für den Eisenbahn- oder Straßenbahnverkehr vorgestellt. In diesem Jahr begann das Kollektiv des Betriebs mit der Serienproduktion eines neuen vierachsige Straßenbahntriebwagens Typ RWS-7. Der vierachsige Triebwagen mit Ganzmetallkarosserie ist 15,2 m lang und bietet bei normaler Auslastung 125 Personen Platz. Er entwickelt Geschwindigkeiten bis zu 75 km/h. Heizung, Geräuschdämpfung und Gestaltung des Fahrgastraums entsprechen allen modernen Anforderungen.
Foto: Nowosti/Tichonowa (A75-4069)

- daß Tbilissi eine neue Metrostrecke erhalten wird? 1978 soll in der Hauptstadt der Georgischen Sowjetrepublik die zweite Baustufe der Metro in Angriff genommen werden. Die neue 6 Kilometer lange Linie mit 5 Bahnhöfen führt zu dem großen Wohngebiet Saburtalo. Die Strecke, die unter schwierigen geologischen Bedingungen angelegt wird, bezeichnet man zu Recht als Baustelle der Freundschaft. Auf nahezu allen Abschnitten arbeiten erfahrene Fachkräfte aus Moskau, Leningrad, Kiew, Baku und Charkow. Insgesamt wird sich die Länge der Metrostrecken in den Städten der UdSSR bis 1980 um mehr als ein Viertel erhöhen. Auch in der Hauptstadt der Usbekischen SSR, in Taschkent, ist eine Metro im Bau, deren erste Strecken in zwei Jahren zur Nutzung übergeben werden. Für 5 weitere sowjetische Städte mit über einer Million Einwohner ist der Bau einer U-Bahn geplant: für Nowosibirsk, Swerdlowsk, Kuibischew, Gorki, Minsk.
r.

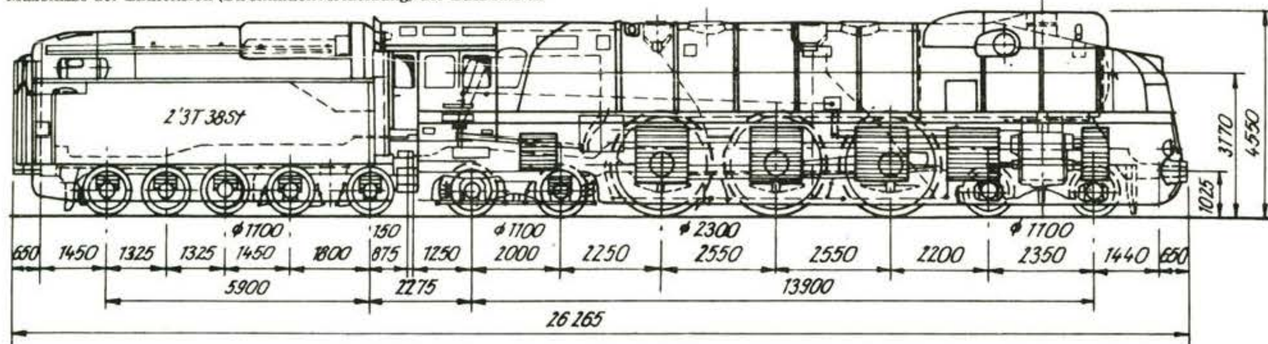
- daß vor den SŽD bis 1980 große Aufgaben stehen? So ist z. B. folgendes geplant: — Neubau von 3400-km-Strecke, vorwiegend im Norden, in Sibirien und im fernen Osten; — Verlegen von 3500 km zweiter Gleise; — Fortführen der Elektrifizierung, so daß 1980 etwa 42 000 km Strecke auf elektrische Traktion umgestellt sein werden.

Lokfoto des Monats

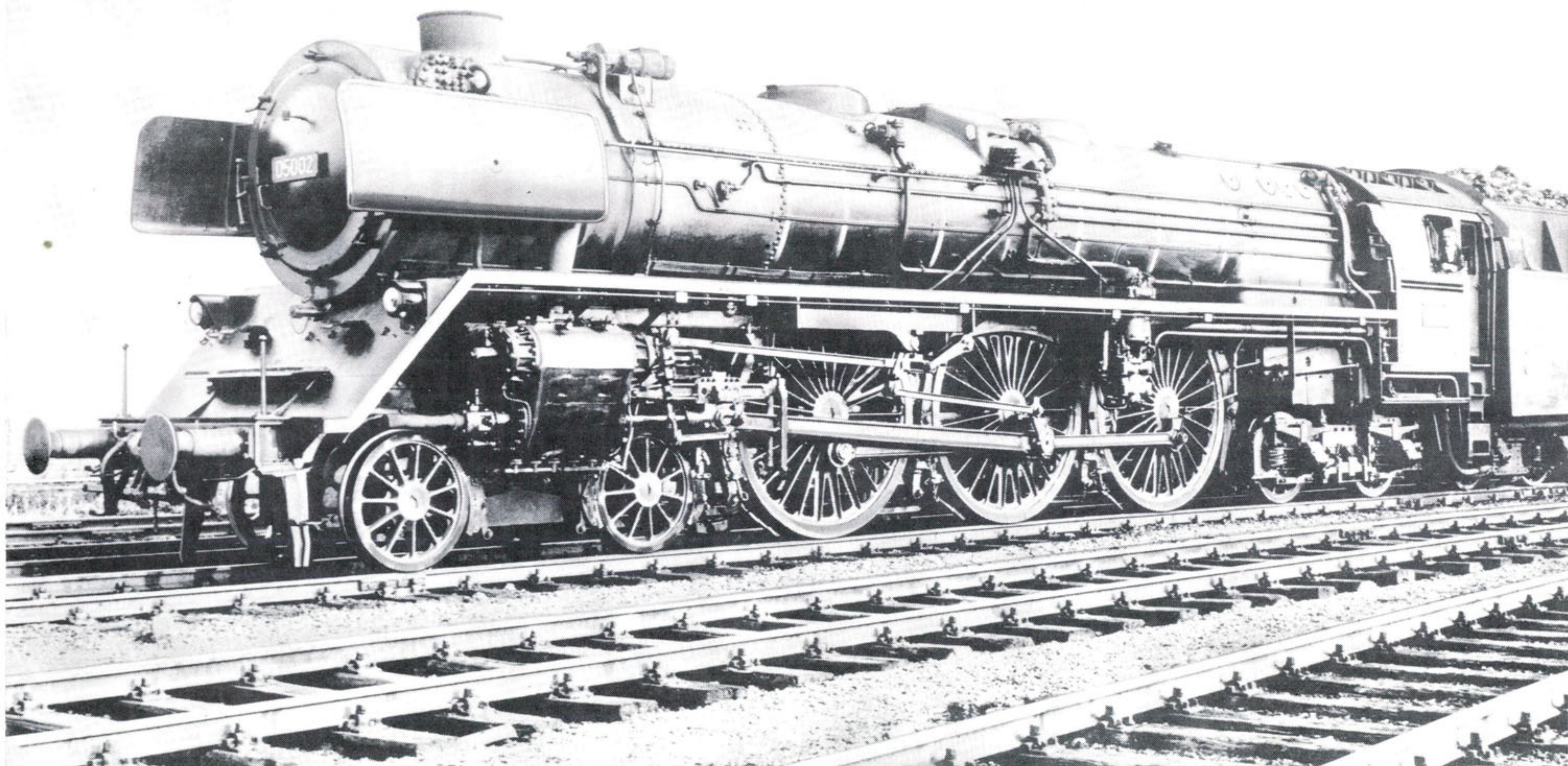
Seite 343

Die frühere DRG plante Anfang der 30er Jahre den Bau einer Schnellfahrlokomotive, die sowohl für Meßfahrten als aber auch im planmäßigen Schnellzugdienst einsetzbar sein sollte. Borsig erhielt dann den Auftrag, eine 2'C2'h3-Stromlinien-Lokomotive zu fertigen, von denen die beiden einzigen Exemplare 1935 abgeliefert wurden. Das waren die Maschinen 05 001 und 002. Mit der später noch gebauten 05 003 sind diese jedoch nicht identisch; Unterschiede bestanden vor allem bei den Kesseln und dem hinteren Drehgestell U (001/002 — Außenrahmendrehgestell). Der Treibrad- und Kuppelraddurchmesser betrug 2300 mm, die Länge über Puffer 26 265 mm. Die Lok hatte leer ohne Tender eine Masse von 118,5 t (vgl. entsprechend BR 01 = 99,3 t). Die Reibungslast dieser mächtigen Schnellfahrlok war 57,5 Mp.
In der Waagerechten konnte die 05 einen Zug von 225 t mit 160 km/h fördern, und bei einer Steigerung von 5% schaffte sie mit 120 km/h 260 t.
Berühmt wurde die 05 002 durch ihre Weltrekordfahrt einer Dampflok am 11. Mai 1936 zwischen Hamburg und Berlin, bei der 200,4 km/h erzielt wurden. Dabei schleppte die Maschine 3 D-Zug- und 1 Meßwagen.
Bis 1939 waren beide weinrot gestrichene Maschinen im Plandienst eingesetzt, doch wurden dann die Schnellfahrten eingestellt.
Nach Kriegsende befanden sich beide Lokomotiven im Bereich der heutigen Bundesbahn. Obwohl es sich bei der BR 05 um eine Splittergattung handelte, musterte sie die DB 1948 noch nicht aus, wie viele andere Gattungen, von denen nur wenige Exemplare vorhanden waren. Die beiden 05er wurden sogar noch einmal völlig überarbeitet und standen dann noch bis Juli 1958 im Bw Hamm/Westf. im FD-Dienst. Die Stromlinienverkleidung hatte man jedoch entfernt und die Höchstgeschwindigkeit reduziert.
Gekuppelt waren die Lokomotiven mit dem 5achsigen Tender 2'3T37St.
H. K.

Maßskizze der Einheitslok (Stromlinienverkleidung) der Baureihe 05



Berühmt wurde die Schnellfahrlokomotive 05 002 durch ihre Weltrekordfahrt für Dampfloks am 11. Mai 1936 *Foto: Manfred Weisbrod, Leipzig*







Dieselloks im Einsatz: Die Lokomotive der sowjetischen Baureihen TGM 3 und TEM 2 werden hauptsächlich im Rangierdienst eingesetzt. Der Typ TEM 2 wurde erstmals 1960 gebaut und hat eine Leistung von 1200 PS.

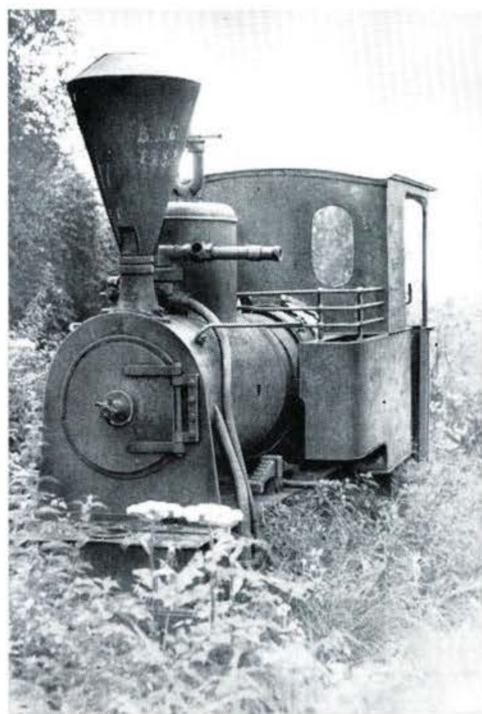
Fotos: M. Behnke, Halle/S. (1)
R. Steinicke, Gotha (1)





Bahnhof Brest (UdSSR): Für jeden Eisenbahnfreund sehenswert und interessant ist das 30 bis 45 Minuten dauernde Wechseln der Drehgestelle.

Foto: St. Uhlig, Dresden



Grusinische Sozialistische Sowjetrepublik: Die Aufnahme dieser Überreste einer Lok entstand im Jahre 1975. Die kleine Schmalspurlokomotive verkehrte ehemals auf einer Strecke der Waldeisenbahn in der GSSR.

Foto: J. Iljin, Leningrad (UdSSR)

Dipl.-Ing.-Ök. GOTTFRIED KÖHLER, Berlin

Ammendorfer Weitstreckenwagen

In diesem Jahr, so lautete eine Tagesinformation im April, hat der VEB Waggonbau Ammendorf den 16000. Reisezugwagen an die Sowjetischen Eisenbahnen geliefert. Hinter dieser Zahl steht die Leistung eines Werkkollektivs, das, seit dem Jahre 1948 in enger Zusammenarbeit der Fachexperten aus der UdSSR und der DDR, aus einem Personenwagen der Holzklasse einen modernen Liegewagen entwickelte, der den spezifischen Bedingungen der Sowjetischen Eisenbahnen Rechnung trägt, hohe Gebrauchswerteigenschaften besitzt und über einen großen Fahrkomfort verfügt. Der Einbau von Druckbelüftungs- oder auch Klimaanlagen ist heute ebenso selbstverständlich, wie die Ausstattung mit verschleißfreien Bauteilen oder einem Drehgestell mit günstigen Laufeigenschaften und geeignet für Geschwindigkeiten von 160 km/h.

Bei der Verbesserung von Sicherheit, Komfort und Reisegeschwindigkeit war die Hilfe und Unterstützung der sowjetischen Spezialisten stets maßgebend. So entspricht die Spezialisierung und die wissenschaftlich-technische sowie materielle Kooperation zwischen dem Hersteller und der Eigentumsbahn den Grundsätzen des Komplexprogramms des RGW. In gemeinsamer Arbeit zwischen dem VEB Waggonbau Ammendorf als dem Entwicklungs- und Herstellerbetrieb dieser Reisezugwagen einerseits und dem Ministerium für Verkehrswesen der UdSSR und den Sowjetischen Eisenbahnen andererseits, wurde die Grundkonzeption für die künftige Typenreihe entwickelt. Daran beteiligt ist auch das polnische Metallwerk H. Cegilski in Poznan.

Im Zusammenhang mit der weiteren Vervollkommnung der Konstruktionen und Technologien gibt es eine direkte wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit auch mit dem Waggonbaubetrieb Kalinin (UdSSR) sowie mit dem Wissenschaftlichen Allunionsinstitut für Waggonbau in Moskau. In jüngster Zeit konnten beispielsweise bei der Anwendung neuer Schweiß- und Richtverfahren sowie bei der Standardisierung von Bauteilen erhebliche Erfolge erzielt werden.

1. Konstruktiver Aufbau

Das Untergestell besteht aus den beiden Außenlangträgern, den Querträgern, den beiden Vorbauten und den zwischen den Langträgern liegenden Sickenfußboden. Der Wagenkasten, für den gewalzte Stahl- und leichtgeformte Leichtbauprofile Verwendung finden, ist als selbsttragende, vollgeschweißte Konstruktion ausgeführt. Die Außenbleche haben einen Kupferzusatz. Ein kombiniertes Korrosionsschutz- und Antidröhnmittel wird auf die Innenflächen des Rohbaukastenwagens gespritzt. Auch die Seitenwände haben Längssicken, um die Stabilität des gesamten Wagenkastens zu erhöhen.

Als Laufwerk kommen zwei zweiachsige Drehgestelle von der Bauart KWS-ZNII zum Einsatz, die Geschwindigkeiten

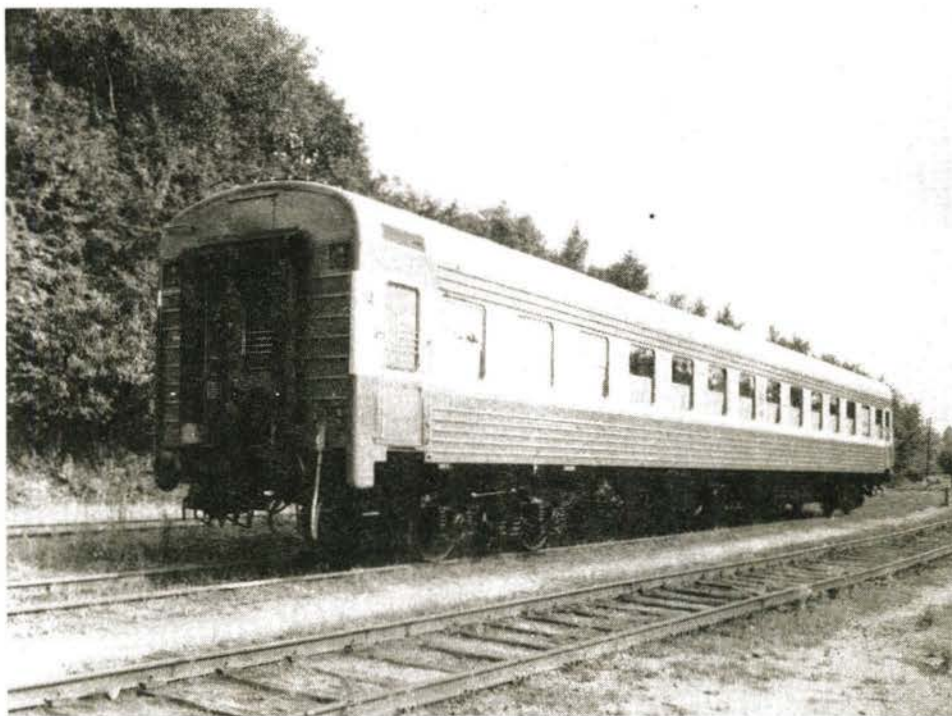


Bild 1 Außenansicht eines Weitstreckenwagens aus Ammendorf

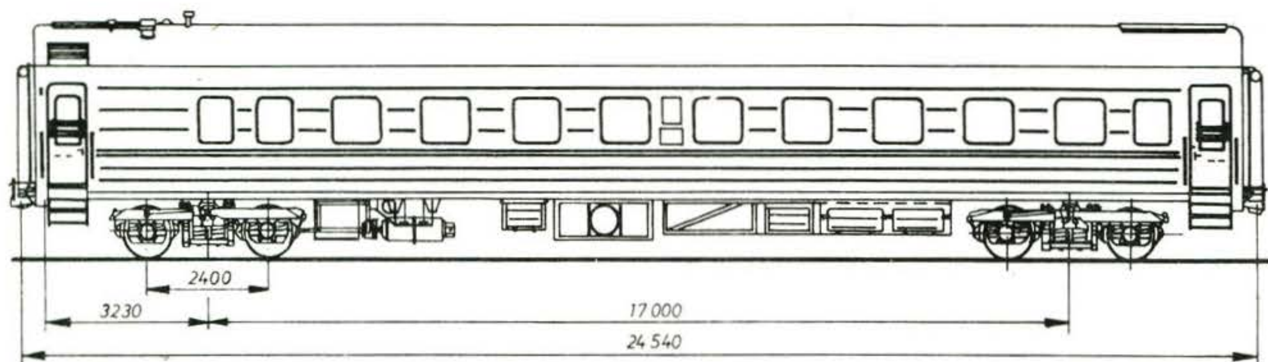


Bild 2 Seitenansicht eines Weitstreckenwagens

von 160 km/h zulassen. Diese Drehgestelle haben ein Achsmittengetriebe für den Antrieb des Gleichstromgenerators. Die Bremsausrüstung besteht aus einer automatischen Druckluftbremse mit elektropneumatischer Beeinflussung.

2. Innenausstattung

Die Weitstrecken-Personenwagen sind als Liegewagen ausgestattet. Neun Fahrgastabteile für je vier Personen befinden sich in jedem Wagen. Die beiden schaumstoffgepolsterten oberen und unteren Liegen lassen sich in Tagesstellung bringen und zu einem gemütlichen Abteil herrichten. Die Bettkästen sind verdeckt eingebaut.

Jedes Abteil hat des weiteren klappbare Fenstertische, Läufer (die in Verbindung mit dem Fußbodenbelag und entsprechenden Zwischenlagen einen günstigen Schallschutz bieten).

Des weiteren befindet sich in jedem Wagen ein Dienstabteil, ausgestattet mit dem zentralen Schaltschrank, einer Trinkwasserkühlsektion mit der Entnahmestelle des Wassers vom Seitengang aus, mit einem Spühlbecken, einem Geschirrschrank und einem klappbaren Fenstertisch.

Es besteht auch die Möglichkeit, in einem Bratofen, der im Ofenraum installiert ist, warme Speisen zuzubereiten.

Ein Samowar steht im Vorraum am Handbremsende, aus dem zu jeder Zeit heißes Wasser für Tee oder andere Getränke abgenommen werden kann. Das abgekochte Wasser aus dem Samowar wird, wenn erforderlich, auch über die Kühlsektion im Dienstabteil geleitet.

Die Seitenwände und Vorräume haben Wandverkleidungen aus Hartplastikat. Deckenleuchten und Lautsprecher sind in großer Stückzahl untergebracht. Zwischen den Fenstern befinden sich gepolsterte Klappsitze.

Es sei hervorgehoben, daß jeder Wagen feuerhemmende Zwischenwände besitzt. Weitere sicherheitstechnische Maßnahmen sind u. a. die Abdeckung der Isolierung durch Blech oder Folie, die Leitungsverlegung in Stahlpanzerrohren und Feuerschotten im Zuluftkanal. Mit diesen Einrichtungen wird eine hohe Sicherheit für die Fahrgäste und auch für das Personal garantiert.

3. Elektrische Ausrüstung

Jeder Weitstreckenwagen hat eine autonome Energieversorgungsanlage. So befindet sich im Untergestell ein Gleichstromgenerator von 28 kW Leistung. Dieser Generator liefert die entsprechende Energie für die Verbraucher, u. a. die Klimaanlage, Beleuchtung, Zusatzheizung, Batterie, Trinkwasserkühler. Im Stillstand wird der Wagen über eine Fremdstromversorgungsanlage, z. B. an einem Elektranten, angeschlossen. Es ist möglich, auch aus dem Nachbarwagen über eine Steckverbindung die Notstromversorgung zu gewährleisten.

In den letzten Bauserien wurde die Klimaanlage vom Typ MAB II installiert, die unter extremen kalten oder warmen Umgebungstemperaturen günstige Werte aufweist und auch die Möglichkeit besitzt, auf Kühlbetrieb gefahren zu werden. Dadurch wird gesichert, daß ständig Innenraumtemperaturen zwischen 20 °C und 25 °C eingehalten werden. Die Anlage arbeitet im Kühlbetrieb vollautomatisch, während sie teilautomatisch im Heizbetrieb gesteuert wird. Ergänzend sei erwähnt, daß der Wagen einen Ofenraum besitzt mit einem Heizkessel, der wahlweise mit Elektroenergie oder mit festen Brennstoffen betrieben werden kann. Dieser Heizkessel ist für die Versorgung der autonomen Warmwasserheizung gedacht, die im Pumpenzwangsumlauf oder im Schwerkraftbetrieb arbeitet.

4. Technische Daten

Spurweite	1 520 mm
Länge über Kupplungsmitte	24 540 mm
Länge des Wagenkastens	23 950 mm
Drehzapfenabstand	17 000 mm
Achsstand im Drehgestell	2 400 mm
Anzahl der Liegeplätze/Sitzplätze	36 mm
Energieversorgungsanlage	28 kW/125 V
Temperaturbereich	± 50 °C
Kühlleistung der Klimaanlage	bis 35 kW
Zuluftmenge der Klimaanlage	
Stufe I/II	4000/5000 m^3/h
Frischluftanteil	etwa 20 Prozent
Eigenmasse (betriebsfertig)	56 t
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h

Literatur

Prospektmaterial des VEB Ammendorf
Budek, W.: Ammendorfer Erzeugnisse zur LFM 1977, DET 25 (1977) 3 S. 96—97

Nachtrag zu Heft 7/77

Angeregt durch unseren Autor Herrn Erich Preuß und durch Zuschriften aus dem Leserkreis möchten wir im folgenden eine Ergänzung (Literaturangabe) veröffentlichen, die den Beitrag „Die Gepäcklokomotiven der ehemals österreichisch-ungarischen Eisenbahnen“ betrifft:

A. Horn: „Die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn“, Wien 1971;
„Die österreichische Nordwestbahn“, Wien 1967;
„Dampftriebwagen, Gepäcklokomotiven“, Wien 1972
Sternhart: „Die GySEV“, Wien 1966
Československa železnični vozidla, Teil III.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 9/1975 beachten!

AG 4/31 — Weimar

Am 27. November von 9.00—15.00 Uhr Modellbahntauschmarkt im Klubhaus der DR, Weimar, am Hbf. Getauscht werden: Modelleisenbahnen und Zubehör; Modelleisenbahn- und Eisenbahnliteratur; Modell-Autos. Um vorherige schriftliche Anmeldung bei Herrn Eberhard Kühnlenz, 50 Erfurt, Friedrich-Engels-Str. 48/111, wird gebeten.

AG 6/25 — Thalheim

Am 7. November, 18.00 Uhr, im Haus der Jugend — Wolfen, Lichtbildervortrag „Diesellokomotiven bei der DR".

Modellbahnausstellungen finden bei nachstehenden Arbeitsgemeinschaften statt:

AG 3/2 — Heidenau

Vom 26. November bis 4. Dezember im Kulturhaus „Aufbau" Heidenau, Dresdner Str. 25. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr; zu erreichen per Eisenbahn aus Richtung Dresden über Heidenau, aus Richtung Pirna über Heidenau-Süd.

AG 3/36 — Dresden

Vom 19. November bis 4. Dezember im „Ernst-Thälmann-Saal" Dresden Hbf — Eingang vom Bahnsteig 17. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15.30—19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 3/59 — Weinböhla

Vom 2. bis 11. Dezember in der HOG „Zentralgasthof" — Weinböhla, Seitensaal. Öffnungszeiten: Mittwoch bis Freitag 16—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 4/50 — Erfurt

Am 3., 4., 10. und 11. Dezember in den Räumen der Arbeitsgemeinschaft — Karl-Marx-Allee 59. Öffnungszeiten: jeweils von 14—18 Uhr.

AG 4/30 — Hermsdorf-Klosterlausnitz

Am 19. und 20. November im Hermsdorfer Rathaussaal. Öffnungszeiten: jeweils 10—18 Uhr (Am 20. November Sonderverkauf von Modellbahnartikeln).

AG 4/19 „Elstertalbrücke" — Greiz

Am 12./13. und 19./20. November im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. Öffnungszeiten: jeweils 9—18 Uhr.

AG 4/29 „Elstertal" — Gera

Vom 26. November bis 4. Dezember im Ausstellungsgelände Gera, Halle 2 (Häckel- Ecke Rathenaustraße).
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 5/9 — Anklam

Am 19. November von 13—17 Uhr und am 20. November von 10—17 Uhr im Saal des VEB(K) Bau — Am Reeperstieg.

AG 6/7 „Friedrich List" — Leipzig

Vom 26. November bis 18. Dezember im Messehaus am Markt, IV. Etage. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 13—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr. Arbeitsgemeinschaften des DMV werden um vorherige Anmeldung bei der Geschäftsstelle der AG 6/7 — 701 Leipzig Hbf (Quergang) gebeten.

AG 6/36 — Halle-Neustadt

Vom 26. November bis 4. Dezember im Kulturhaus „Freundschaft" — Siersleben (Kreis Eisleben). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—19 Uhr, Samstag 12—19 Uhr, Sonntag 10—18 Uhr.

AG 7/3 — Brandenburg

Vom 26. November bis 4. Dezember im Klubhaus des Handels, Steinstraße. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 15—18 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

AG 8/3 — Schwerin

Am 19. und 20. November im Klubhaus der Eisenbahner, Herbert-Warnke-Str. 13. Öffnungszeiten: jeweils 10—18 Uhr.

Wer hat — wer braucht?

11/1 Suche: „Der Modelleisenbahner" 1,2/1952, 11,12/1961, 6—12/1962, 1—3/1966, 10/1967, 2/1969, 10—12/1976. Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1961, 1962, 1964, 1965, 1971.
11/2 Suche: Farbdias von der Schmalspurstraßenbahn Dresden—Niedersedlitz — Kreischa; Farbdias und Fotos von d. Lok 99 4532 (Bw Zittau) und der Traditionsbahn.
11/3 Suche in H0: BR 23, 42, 50, 84, 91
11/4 Biete: Eisenbahnsignale A—Z. Suche: Fromm — „Bauten auf Modellbahnanlagen"; Pferdegespann (Planwg. o. ä.) für Western-Diorama; „Der Modelleisenbahner" 10/1964.
11/5 Biete: Lok- und Streckenaufn. (WPK bzw. 13 × 18) von sächs. Schmalspurstrecken sowie Straßenbahnen.
11/6 Biete: div. Einzelhefte des „Modelleisenbahners" Jahrg. 1973—1977; Modellbahnkalender 1972—1974, 1976. Suche: div. Einzelhefte des „Modelleisenbahners" Jahre 1959, 1965—1967, 1970, 1972; 1951—1957 kompl.; Eisenbahnjahrbücher 1962—1968.
11/7 Biete: elektr. Eisenbahn, Nenngr. I (Bing); Weichen u. Zubehör aus d. Jahr 1914. Suche: Schmalspurfahrzeuge, $H0_m$.
11/8 Suche: Fotos u. sonstiges Material v. d. 750-mm-Schmalspurbahn im Mansfelder Land (Hettstedt-Eisleben) — Dampfbetrieb — sowie v. d. ehem. elektrischen Kleinbahn — 1000-mm-Spurweite — der Mansfelder Bergrevier AG.
11/9 Suche in H0: BR 50, 52, 23, 42.
11/10 Biete: Div. TT-Industriematerial (Loks, Wagen, Signale) im Tausch gegen $H0_m$- und $H0_e$-Material.
11/11 Biete: Eisenbahnjahrbuch 1976 (neu). Suche: CSD-Lokatlas, Band I.

L. REINHARDT

Rangier-Diesellokomotiven

2. Auflage, 336 Seiten,
192 Abbildungen, 12 Tabellen,
Pappband DDR 14,80 M,
Ausland 19,80 M
Best.-Nr. 565 885 0
Bestellwort: Reinhardt, Rangierdiesel
LSV 3815

AUTORENKOLLEKTIV

Strecken-Diesellokomotiven

3. unveränderte Auflage, 372 Seiten,
160 Abbildungen, 1 Anhang,
Lederin DDR 18,— M,
Ausland 24,80 M
Best.-Nr. 565 406 7
Bestellwort: Strecken-Diesellok
LSV 3815

Bestellungen nimmt der Buchhandel entgegen.



transpress
VEB Verlag
für Verkehrswesen
DDR — 108 Berlin

ANZEIGENAUFTRÄGE
richten Sie bitte an die
DEWAG BERLIN

Verk. Modelleisenbahn Spur TT
m. viel Zubeh., ohne Platte,
Preis 500,— M. Zuschr. an
819916 DEWAG, 84 Riesa

Suche „Der Modelleisenbahner"
Hefte 1/62, 1–12/64, 1–12/65,
1–12/66, 1–12/67, 1/68, 6/70.
Zuschr. an
TV 5630 DEWAG, 1054 Berlin

Nenngr. 00/H0, Loks, Wagen u.
Zubehör für 3-Leiter-Wechsel-
strom gesucht.
Wohlfahrt, 501 Erfurt, PSF 388

Verkaufe:
Modellbahn-Triebfahrzeuge
(PIKO, Gützold, Zeuke).

Angebotsliste gegen
Rückporto bei
Wolfgang Richter, 45 Dessau,
Alexandrastr. 22
anfordern.

Biete: **Lokschilder 441600,**
651031; in H0, V 200 (DB),
R 204 (SNCB) u. ält. Wagen.

Suche: **Dampfloks**
in H0, $H0_e$ u. $H0_m$
Angeb. an
H. Kupfer, 50 Erfurt,
Steigerstr. 5

Suche „Der Modelleisenbahner"
1, 6, 7 u. 9/53, 6 u. 12/54, 3, 7 u. 8/55, 10/56, 7 u. 12/57,
1, 3, 6, 7, 10, 11 u. 12/58, 1, 7 u. 12/59, 12/63, 4/65,
7–11/66, 1, 3, 4, 8 u. 11/69 u. 11/70;
in H0: BR 38 o. BR 50 (PIKO), Rads. BR 23 u. 66.

Angebote mit Preis an
Hans Obst, 402 Halle, Psf. 31227/B

Suche:
Straßenfahrzeuge in H0 (1:87), besonders Fahrzeuge der
Firma Matchbox und ältere aus der DDR-Produktion sowie
Pferdegespanne in H0.

Angebote mit Preisangabe an
Rudolf Kanne, 4851 Stößen, Naumburger Str. 17

Suche neuwertig oder gut erhalten:

Für Nenngr. H0:
Loks BR 84 (Hruska), BR 42 (Gützold), BR 03 (Schicht),
BR 44, VT 137 crem/rot (Gützold), BR 38.

Für Nenngr. H0:
Herr Schmalspurfahrzeuge Loks BR 99, Pers.- u.
Güterwagen, Gleismaterial, Triebwagen (auch
Eigenbau).

Angabe mit Preisvorstellung an
Roland Kunz, 962 Leubnitz/Werdau, Ernst-Grube-Str. 1

Vorkriegs-Märklin Spur 0 u. 1 zu kaufen oder gegen
Dubletten meiner Sammlung (Vorkriegs-Märklin und
Bing Spur 1.0 und 00) zu tauschen gesucht.

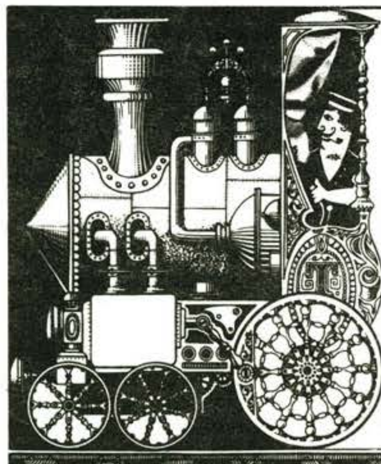
H. Buckram, 7022 Leipzig, Bucksdorffstr. 4

Suche für Modellbau:
Bauzeichnungen, Maßskizzen, Fotos u. dgl. der Berliner
U-Bahn, auch leihweise, und v. B. Kuhlmann „Drei Stock-
werke unter der Erde", ME 5/70 u. DET 8/70.

Angeb. erb. an
N. Wagner, 1034 Berlin, Warschauer Str. 70



Station Vandamme
Inhaber Günter Peter
Modelleisenbahnen und Zubehör
Nenngr. H0, TT und N · Technische Spielwaren
Reparaturenannahme u. Ausgabe
Montag und Dienstag von 10—13 u. 14—19 Uhr
1058 Berlin, Schönhauser Allee 120
Am U- und S-Bahnhof Schönhauser Allee
Telefon: 4 48 47 25



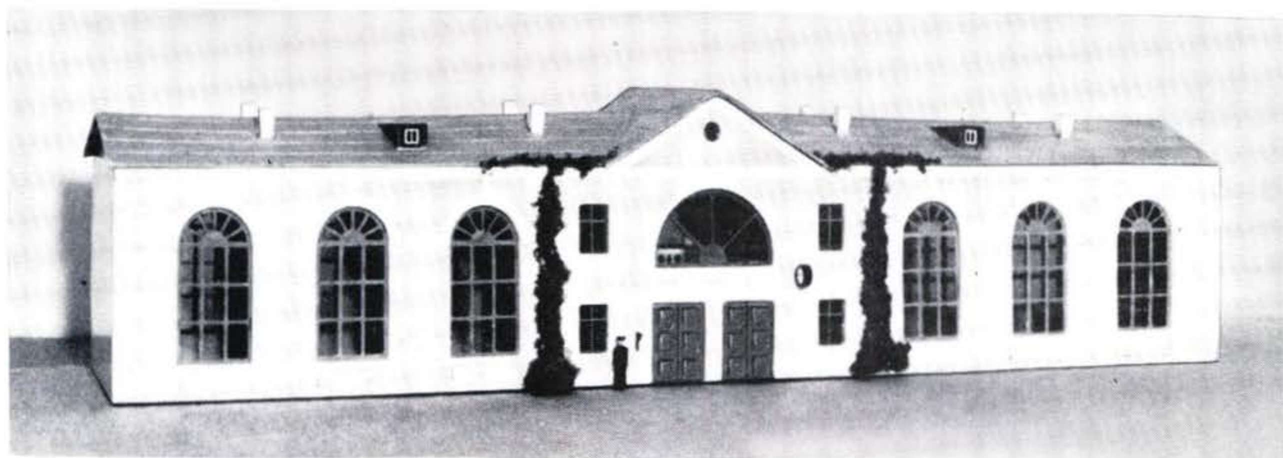
EINE FACHFILIALE FÜR MODELLEISENBAHNEN

- Fachgerechte Beratung
- Übersichtliches Angebot
- Vermittlung von Reparaturen

Kein Versand

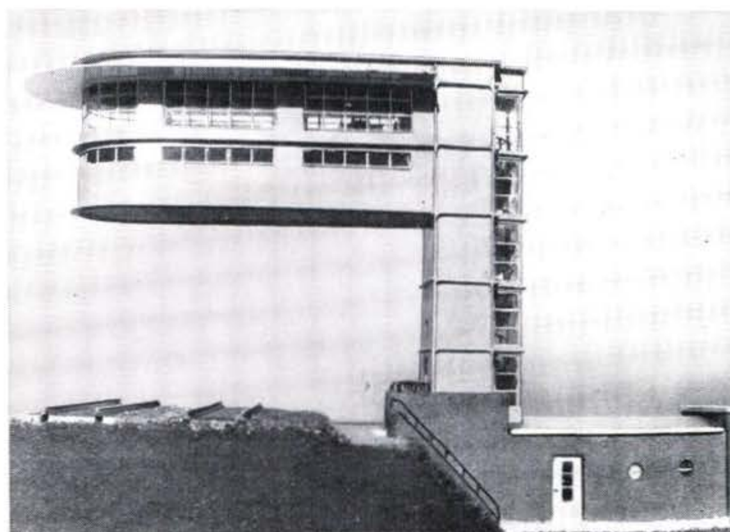


direkt am U-Bahnhof Dimitroffstraße
1058 Berlin, Dimitroffstr. 2 **Telefon: 4 48 13 24**



1

Selbst gebaut



2

3



Bild 1 Der 30jährige sowjetische Arzt Pjotr Gorbatsch, Leser unserer Fachzeitschrift, baute dieses Empfangsgebäude in der Baugröße H0 selbst. Es hat eine Länge von 620 mm und eine Breite von 140 mm, im Gebäudeinneren sind die Nachbildungen eines Wartesaals, der Fahrkartenschalter sowie eines Buffets enthalten.

Foto: P. Gorbatsch, Grodno (UdSSR)

Bild 2 Der Baumeister dieses im Maßstab 1:87 gehaltenen Modells ist Herr Johannes Winter aus Weixdorf. Das Modell des Stellwerks wurde nach dem Buch „Bauten auf Modellbahnanlagen" von G. Fromm hergestellt. Der ausgekragte Teil und die Stütze sind, wie beim Vorbild, aus Metall gefertigt, wogegen der Anbau — das Gerätehaus — aus Holz angefertig wurde.

Foto: J. Winter, Weixdorf

Bild 3 Unser Leser Andreas Riedel aus Magdeburg baute dieses Modell der Marktkirche in Halle für die Nenngröße TT. Für die Herstellung des Bauwerks wurden Teile von Bausätzen der Fa. Mamos verwandt. Seit 1973 beschäftigt sich Herr R. schon mit diesem Hobby, so entstanden weitere Gebäude, wie die Frauenkirche in Dresden oder der Rote Turm in Halle, im Modell.

Foto: A. Riedel, Magdeburg

Sowjetischer Fahrleitungsmontageturmwagen DM

Technische Daten

Achsenordnung	0 — 2 — 0
Spurweite	1435 mm
Maximale Zugkraft	20 Mp
Dienstgewicht	13 600 kg
Tragfähigkeit der Maschine	2 000 kg
Tragfähigkeit der Arbeitsbühne	500 kg
Achslast	6 800 kg
Länge über Puffer	10 623 mm
Breite	3 074 mm
Höhe	4 200 mm
Innerer Achsabstand	5 200 mm
Laufkreisdurchmesser	650 mm
Motor	Ottomotor
Motortyp	SIL 164 AE
Anzahl der Röhrenkühler	2
Hubhöhe der Arbeitsbühne	5 800 mm
Schwenkbereich der Arbeitsbühne	360°
Höchstgeschwindigkeit	60 km/h
Zugelassene Geschwindkeit	40 km/h
Motorleistung	95 PS
Kraftstoffvorrat	95 l

Der Fahrleitungswagen besteht aus dem Wagenuntergestell, der Kraftanlage, dem Getriebe, der Steuerung und dem Meßbügel. Auf dem Untergestell, einer Schweißkonstruktion aus U-Trägern, die mit Holzbohlen abgedeckt ist, sind Wagenkasten, Kraftübertragung, Steuergeräte und Kupplungsvorrichtungen angeordnet. Der Wagenkasten dient zur Unterbringung des Motors und der Steuergeräte sowie als geschlossener Raum für den Fahrer. Er ist außen mit 2-mm-Blech und innen mit Holzplatten verkleidet. Das Dach, ebenfalls mit 2-mm-Blech verkleidet, ist am Wagen angeschweißt. Zur Beobachtung der Strecke sind auf allen Wagenkastenseiten Fenster angebracht. Im Vorderteil befindet sich über dem Motor eine Öffnung, die jedoch durch die Kühleranlage verschlossen wird. An den beiden Längsseiten des Fahrerraums ist im Originalzustand je eine Tür vorhanden, die in Fahrtrichtung rechtsliegende wurde bei der DR aber zugebaut. Belüftet wird der Wagen durch eine verschließbare Dachluke. Der Motor ist im Fahrerraum untergebracht und wird mit einer Blechhaube, die mit Antidröhnmasse beschichtet ist, abgedeckt. Getriebekasten und Wendegetriebe sind mit abnehmbaren Blechplatten bedeckt. Der gesamte Wagen ist über Blattfedern abgefedert, die Achsen sind auf Rollen gelagert. Er ist weiterhin mit einer Druckluft- und einer Handbremse ausgestattet, wobei die Druckluftbremse direkt wirkt und über ein Zusatzbremsventil Zb 3 bedient wird. Der Meßbügel, ein Stromabnehmer Rbs 58 der DR, dient zur Erfassung der Fahrdrahthöhe und des Ausschlages des Fahrdrahts von der Gleismitte. Er ist an das Luftsystem des Wagens angeschlossen.

Angetrieben wird das Fahrzeug durch einen SIL 164 AE-Motor, der Kupplung und Getriebe mit einschließt. Die Kühleranlage besteht aus zwei Kühlerelementen Typ SIL — 150, die im Winkel zueinander angeordnet sind. Die Kraftübertragung selbst erfolgt über ein mechanisches Getriebe, das aus dem Schaltgetriebe besteht und weiter über eine Kardanwelle und die Achsgetriebe beide Achsen antreibt. Über das Wendegetriebe wird auch das Hubwerk für die Arbeitsbühne in Gang gesetzt.

Joachim Enßlen, Leipzig

